

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

MONSTER

MONSTER 1100^{EVO} ABS



MONSTER

MONSTER 1100^{EVO} ABS

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Freude und Vergnügen wünscht.

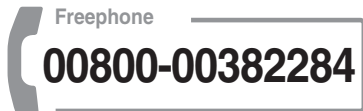
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird. Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen. In dem eigens für „Ducatisti“ und Biker eingerichteten Infoservice können Sie außerdem Tipps und nützliche Ratschläge abrufen.



Hinweis

Der Anruf ist sowohl aus dem Festnetz, als auch aus dem Mobilfunknetz für Sie kostenfrei.

DUCATI-DIREKTLINIE



Viel Vergnügen!



Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vorzunehmen.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.



Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhalt

D Allgemeine Hinweise 7

- Garantie 7
- Symbole 7
- Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 8
- Fahrten mit voller Beladung 9
- Identifizierungsdaten 10

Cockpit (Dashboard) 11

- Cockpit 11
- LCD - Hauptfunktionen 15
- LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter 17
- Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“ 20
- „Geschwindigkeitsanzeige“ 21
- Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP“ 22
- Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL“ 23
- Uhranzeige 24
- Motoröltemperaturanzeige 25

- Inspektionsanzeige 28
- Batteriespannungsanzeige (BATT) 29
- Standgaseinstellung (RPM) 31
- Einstellung der Rückbeleuchtung 32
- Anzeige der Rundenzeit (LAP) 33
- Anzeige der gespeicherten Daten (LAP Memory) 35
- DDA-Datenlogger 36
- Erase DDA 37
- Funktion - ABS Ausschaltung 38
- Ein-/Ausschaltfunktion des Ducati Traction Control-Systems (Traktionskontrolle) 39
- Zweck des Systems 39
- Aktivierung des Systems 40
- Systemfunktionen 40
- Regelmäßige Instandhaltung 40
- Funktion „DTC-Einstellung“ (Ducati Traction Control) 41
- Angaben zur Auslösestufenwahl (Level) 43
- Empfehlungen für den Renneinsatz 44
- Empfehlungen für den Straßeneinsatz 44
- Uhreinstellfunktion 45
- Cockpitdiagnose 46
- Funktion - „intelligente“ Scheinwerferausschaltung 51
- Funktion „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung 51
- Das Immobilizer-System (Wegfahrsperr) 52
- Code Card 53
- Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperr) 54
- Ersatzschlüssel 56

Bedienelemente 57

- Anordnung der Steuerungsvorrichtungen des Motorrads 57

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre 58
 Linker Umschalter 59
 Kupplungssteuerhebel 60
 Rechter Umschalter 61
 Gasdrehgriff 62
 Vorderradbremshebel 62
 Hinterradbremspedal 63
 Schaltpedal 63
 Einstellung der Position von Schalt- und
 Hinterradbremspedal 64

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 66

Position am Motorrad 66
 Kraftstofftankverschluss 67
 Sitzbankschloss 68
 Helmbefestigungsgurt 69
 Seitenständer 70
 Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel 71
 Einstellvorrichtungen des hinteren Federbeins 73

Gebrauchsnormen 74

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 74
 Kontrollen vor dem Motoranlass 75
 Motoranlass 77
 Starten und Fahrtantritt 79
 Bremsen 80
 Anhalten des Motorrads 81
 Tanken 81

Parken 82
 Mitgeliefertes Zubehör 83

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 84

Austausch des Luftfilters 84
 Kontrolle des Brems- und
 Kupplungsflüssigkeitsfüllstands 84
 Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 86
 Schmieren der Gelenke 87
 Regulierungen des Gaszugs 88
 Laden und Wintererhaltung der Batterie 88
 Ausbau der Batterie 89
 Einbau der Batterie 96
 Kontrolle der Antriebskettenspannung 107
 Schmieren der Antriebskette 108
 Austausch der Lampen 109
 Ausrichten des Scheinwerfers 110
 Reifen 112
 Kontrolle des Motorölstands 114
 Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 115
 Allgemeine Reinigung 116
 Längerer Stillstand 117
 Wichtige Hinweise 117

Instandhaltung 118

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten:
 durch den Vertragshändler 118

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten:
durch den Kunden 121

Technische Daten 122

Maße (mm) 122

Gewichte 122

Motor 124

Ventilsteuerung 124

Leistungen 125

Zündkerzen 125

Kraftstoffsystem 125

Bremsen 126

Antrieb 127

Rahmen 128

Räder 128

Reifen 128

Aufhängungen 128

Auspuff 129

Verfügbare Modellfarben 129

Elektrische Anlage 129

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 134

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.

Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:



Achtung

Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.



Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.



Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt



Achtung

Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Daher darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.

Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen. Der Fahrer und der Beifahrer müssen IMMER angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.

Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.

Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen an den Haltegriffen am Rahmen unter der Sitzbank festhalten muss.

Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.

Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und NIEMALS die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.

IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.

Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.

Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht. Beim Tanken IMMER den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.

Beim Tanken niemals rauchen.

Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.

IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.

Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.



Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.

Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.

Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:

390 kg.

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.

Das Gepäck gut am Motorrad verzurren; nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 112 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifizierungsdaten

Jedes Ducati Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

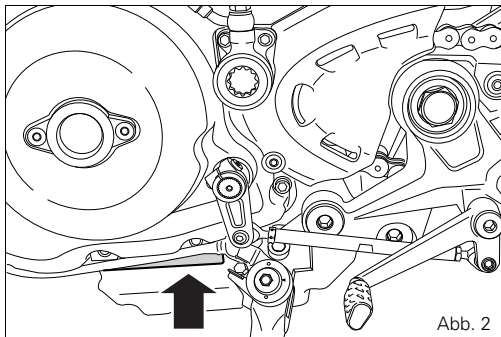
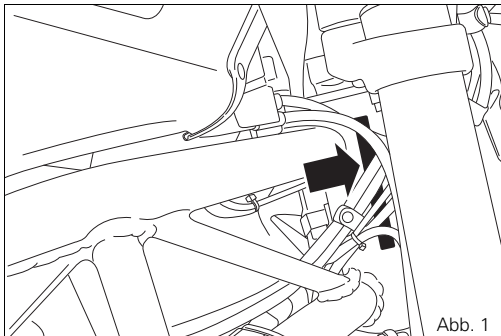
Motor-Nr.

D



Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.



Cockpit (Dashboard)

Cockpit

1) LCD, (siehe Seite 15).

2) DREHZAHLMESSER (min^{-1}).

Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).

Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) RESERVEKONTROLLLEUCHTE  (OCKER).

Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank sich in Reserve befindet und noch ca. 3,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) BLINKERANZEIGE  (GRÜN).

Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt. Sollte eine Anzeige nicht funktionieren (z. B. Birne durchgebrannt), wird die fehlerhafte Funktion durch Blinken der Kontrollleuchte mit einer gegenüber der korrekten Funktion doppelten Frequenz angezeigt.

6) ÖLDRUCKANZEIGE  (ROT).

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.

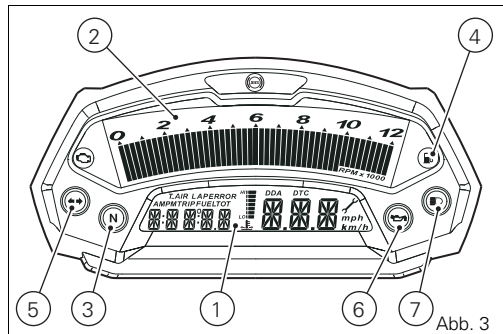


Abb. 3

Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.



Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) eingeschaltet, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) FERNLICHTANZEIGE  (BLAU).

Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

8) KONTROLLLEUCHTE „FAHRZEUG-/

MOTORDIAGNOSE - EOBD" (OCKER).

Sie leuchtet bei Fehlfunktionen des Motors bzw. des Fahrzeugs auf; in einigen Fällen kann daraufhin der Motor blockieren.

9) DREHZAHLBEGRENZERANZEIGE (SCHALTBLITZ) - „OVER-REV“/ANZEIGE DER TRAKTIONSKONTROLLE „DTC“ (ROT):

Drehzahlbegrenzeranzeige „Over-rev“

Kein Unterbrechung	Off
1. Schwellenwert - Drehzahl vor Begrenzerauslösung (*)	On - PERMANENT
Begrenzer (Unterbrechung bei Überdrehzahl) (*)	On - blinkend

(*) Jedes Motorsteuergerät kann dem jeweiligen Modell gemäß als auf ein unterschiedliches „Setting“ der vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte und des Drehzahlbegrenzers selbst kalibriert resultieren.

DTC-Auslöseanzeige

Keine Auslösung	Off
Auslösung DTC	On - Permanent

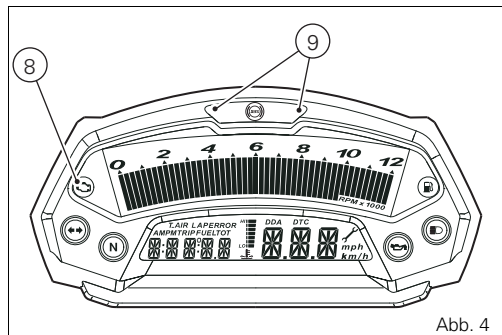


Abb. 4



Hinweis

Im besonderen Fall, bei dem es gleichzeitig zum Aufleuchten der Kontrollleuchten der „Over-rev“ und der DTC kommt, gibt das Cockpit der „Over-rev“-Funktion den Vorrang.

10) ABS-KONTROLLLEUCHTE (ABS) (OCKER).

Motor ausgeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
-	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS“ ausgeschaltet (**)	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
-	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS“ ausgeschaltet	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit über 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
ABS freigeschaltet, funktioniert	ABS über die Menüfunktion „DISAB ABS“ ausgeschaltet	ABS deaktiviert und wegen eines Problems nicht funktionstüchtig.

(**) Das ABS kann erst dann effektiv als außer Betrieb gesetzt betrachtet werden, wenn die Kontrollleuchte auch nach dem Motorstart weiterhin aufblinkt.

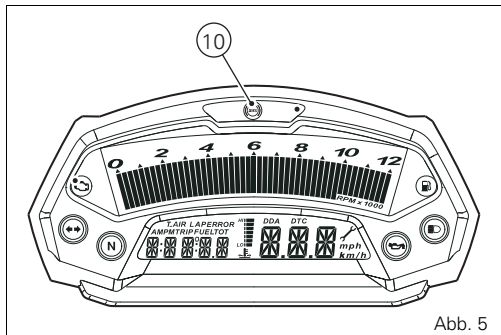


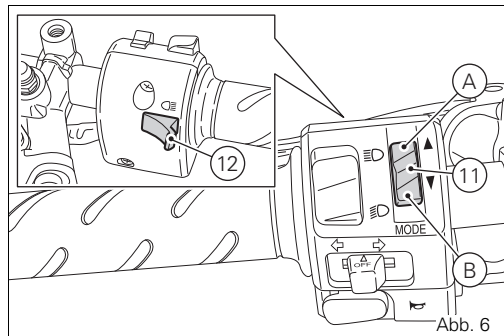
Abb. 5

11) STEUERKNOPF.

Taste zur Anzeige und Einstellung von Cockpitparametern mit zwei Positionen A „▲“ und B „▼“.

12) TASTE LICHTHUPE FLASH.

Die normalerweise als Lichthupe verwendete Taste unterstützt ebenfalls die Funktionen LAP und USB-Datenlogger des Cockpits.



LCD - Hauptfunktionen



Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) TACHOMETER.

Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

2) KILOMETERZÄHLER.

Zeigt die gesamte Fahrleistung an.

3) TAGESKILOMETERZÄHLER.

Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP).

4) „TRIP FUEL“-KILOMETERZÄHLER.

Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.

5) UHR.

6) LUFTTEMPERATURANZEIGE.

7) CHRONOMETER FÜR RUNDENZEIT.

8) MOTORDREHZAHLANZEIGE (RPM).

9) RUNDENZEIT (LAP).

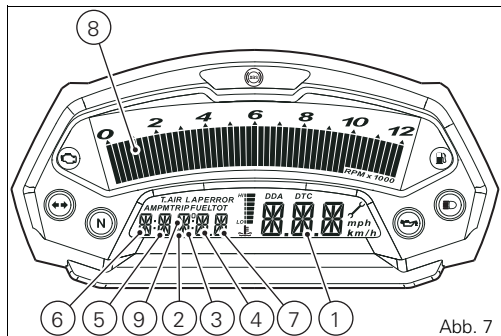


Abb. 7

D

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Anlassen (Schlüssel von OFF auf ON) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang nacheinander sämtliche LCD-Stellen und Anzeigen.

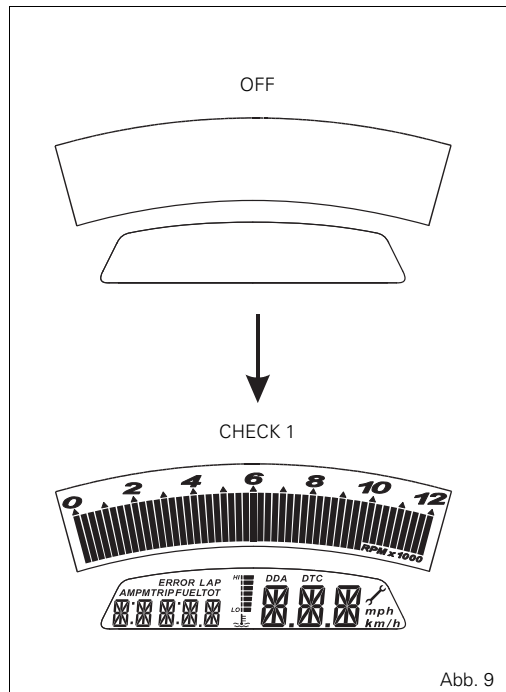


Abb. 9

Anschließend kehrt das Cockpit zur „normalen“ Anzeige zurück, wobei anstatt der Geschwindigkeit das Modell sowie 2 Sekunden lang ebenfalls die Version des Motorrads (EU, UK, USA, CDN, FRA, JAP) eingeblendet werden. Beim Modell handelt es sich um eine einmalige „Laufanzeige“.

D

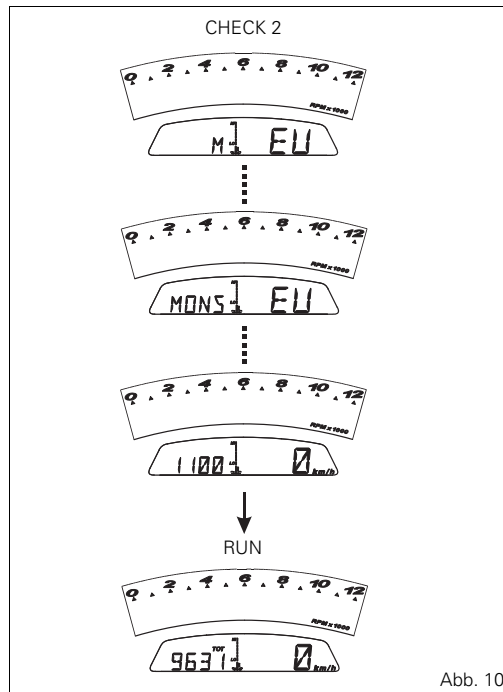


Abb. 10

Beim Key-on zeigt das Cockpit stets folgende Informationen an (und deaktiviert dabei die vorab aufgerufenen Funktionen):

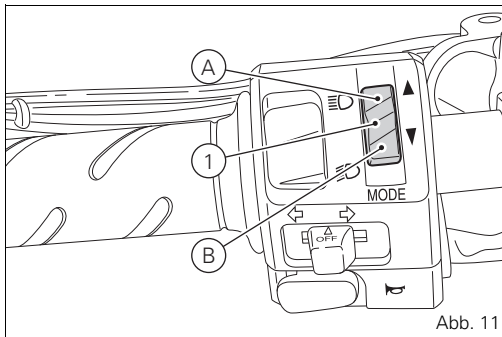
KILOMETERZÄHLER
GESCHWINDIGKEIT
DREHZAHL-BARGRAPH
MOTORÖLTEMPERATUR-BARGRAPH

An dieser Stelle kann über die Taste (1, Abb. 11) in Position B „▼“ in jedem Fall von der Funktion Kilometerzähler auf folgende Funktionen umgeschaltet werden:

TRIP
TRIP FUEL (sofern aktiv)
UHR
um anschließend wieder zur Funktion TOT zurückzukehren.

Wird die Taste (1, Abb. 11) dagegen in die Position A „▲“ gedrückt, öffnet das System das MENÜ und zeigt folgende Funktionen sequentiell aufeinander folgend an:

ERROR (sofern aktiviert)
BATT
RPM
LIGHT SET
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
DDA (OFF oder ON)
ERASE DDA
DISAB ABS
DTC (OFF oder ON)
DTC SET
EINSTELLUNG DER UHRZEIT
CODE (sofern aktiv)



Wichtig

Dieses Menü ist nur bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei abgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 20 km/h überschreiten, schließt das Cockpit automatisch das Menü und kehrt zur anfänglichen Anzeige; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das Menü durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 11) in Position A „▲“ zu verlassen.

Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“

In dieser Funktion wird die insgesamt gefahrene Strecke angezeigt.

Beim Key-on ruft das System automatisch diese Funktion ab.

Die Daten sind permanent gespeichert und können nicht gelöscht werden.

Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) bleibt die Angabe „99999“ permanent angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA



Abb. 12

„Geschwindigkeitsanzeige“

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Fahrzeuggeschwindigkeit.

Das Cockpit erhält vom Steuergerät die Information der realen Geschwindigkeit (in km/h berechnet) und zeigt die entsprechende um 8% erhöhte Date an.

Die Anzeige reicht bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h (186 mph).

Über 299 km/h (186 mph) werden die Striche „- - -“ (nicht blinkend) angezeigt.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

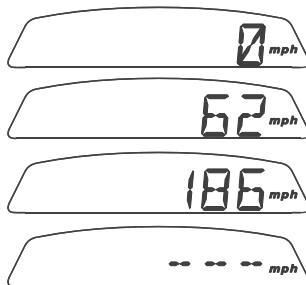


Abb. 13

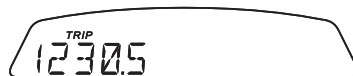
Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP“

In dieser Funktion kann die Anzeige der bereits hinterlegten Teilstrecke abgerufen werden.

Befindet man sich in dieser Funktion und drückt die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, wird die Zahl auf Null gesetzt.

Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

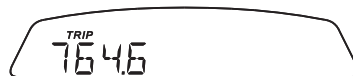


Abb. 14

Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL“

In dieser Funktion kann die vom Fahrzeug im Reservezustand gefahrene Streckenangabe angezeigt werden.

Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird, unabhängig von der eingeblendeten Funktion, automatisch die „TRIP FUEL“ Anzeige aktiviert. Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-off gespeichert.

Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr in Reserve befindet.

Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Vers. UK, USA

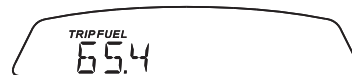


Abb. 15

D

Uhranzeige

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Uhrzeit.

Die Uhrzeit wird immer in folgender Sequenz angezeigt:

AM von 0:00 bis 11:59 Uhr

PM von 12:00 bis 11:59 Uhr

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird die Uhr bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-on rückgesetzt und beginnt automatisch wieder bei der Anzeige „0:00“.

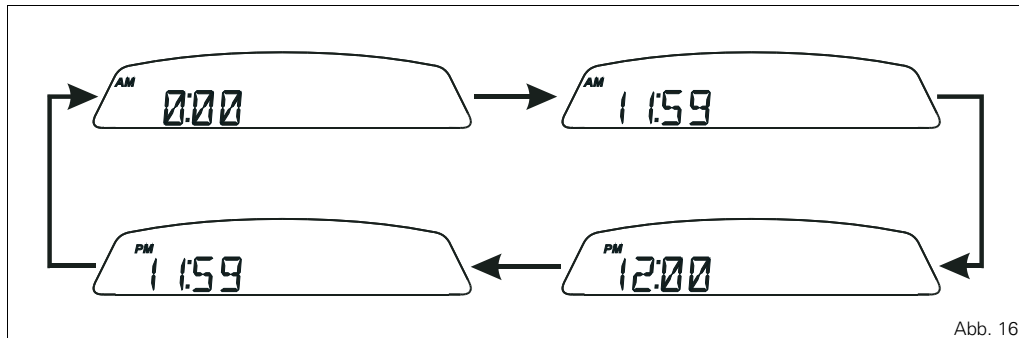


Abb. 16

Motoröltemperaturanzeige

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Motoröltemperaturanzeige.

Anzeigen:

- bei einem Wert zwischen $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ und $+80\text{ }^{\circ}\text{C}$ wird am Display die Angabe „ZUSTAND 2“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen $+81\text{ }^{\circ}\text{C}$ und $+110\text{ }^{\circ}\text{C}$ wird am Display die Angabe „ZUSTAND 3“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen $+111\text{ }^{\circ}\text{C}$ und $+135\text{ }^{\circ}\text{C}$ wird am Display die Angabe „ZUSTAND 4“ angezeigt;

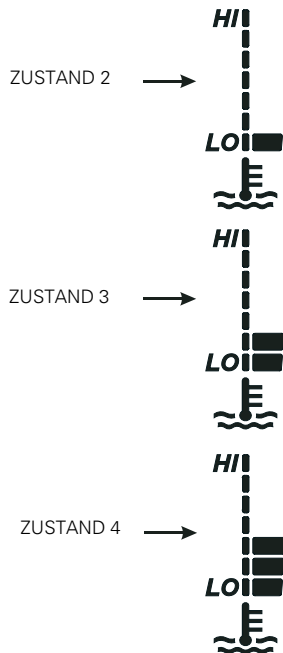
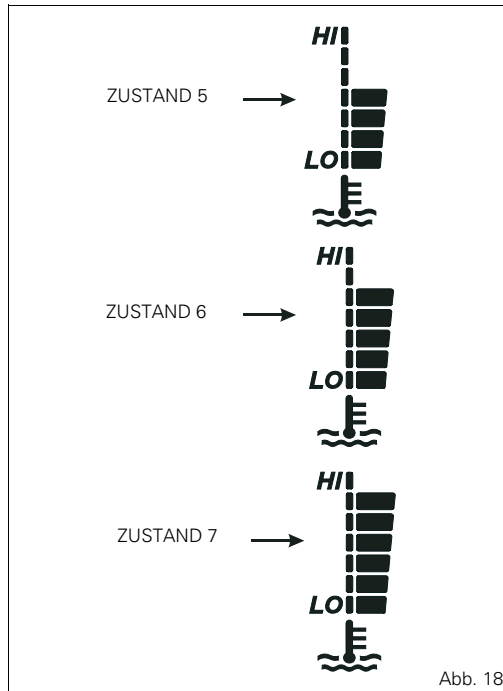


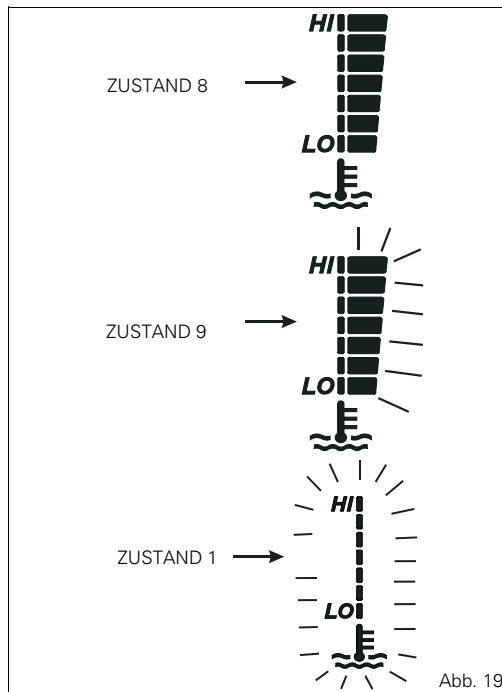
Abb. 17

- bei einem Wert zwischen +136 °C und +160 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 5“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +161 °C und +175 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 6“ angezeigt;
- bei einem Wert zwischen +176 °C und +190 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 7“ angezeigt;

D



- bei einem Wert zwischen +191 °C und +200 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 8“ angezeigt;
- bei einem Wert von ≥ 201 °C wird am Display die Angabe „ZUSTAND 9“ mit blinkenden Balken angezeigt;
- im Fall eines FAULT des Sensors blinkt die Angabe „ZUSTAND 1“ auf.



Inspektionsanzeige

Weist auf die Erfordernis einer Instandhaltung (Inspektion) hin.

Das Aufleuchten der Anzeige (↗) weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin.

Am Display erscheint die Meldung der Inspektion bei folgenden Kilometerständen:

nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers;

alle 12000 km des Kilometerzählers.

Die Information verbleibt bis zum Löschen durch eine autorisierte Stelle am Display.



Achtung

Die Anzeige kann ausschließlich nur durch den/die mit der Instandhaltung beauftragte(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zurückgesetzt werden.

Vers. EU, CND, FRA, JAP



Reset



EINSCHALTEN
(MAINT)

EINSCHALTEN
(MAINT)

Vers. UK, USA



Reset



EINSCHALTEN
(MAINT)

EINSCHALTEN
(MAINT)

Abb. 20

Batteriespannungsanzeige (BATT)

Nachstehend werden die Funktionen der Batteriespannungsanzeige beschrieben.

Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „BATT“ öffnen.

Das Display zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:

liegt der Wert zwischen 12,1 und 14,9 Volt, erfolgt die Datenanzeige durchgehend;

liegt der Wert zwischen 10,0 und 12,0 Volt oder zwischen 15,0 und 16,0 Volt blinkt die Datenanzeige auf.

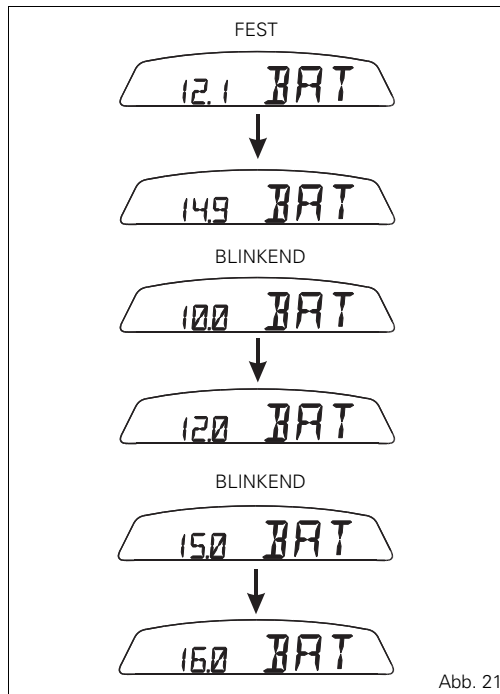
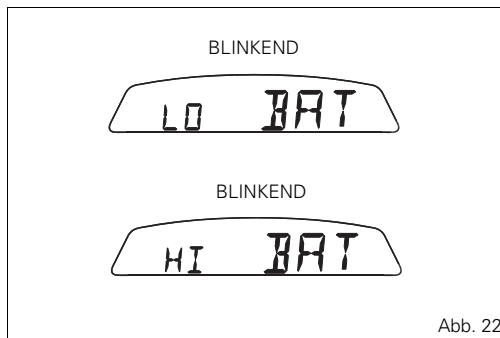


Abb. 21

entspricht der Wert 9,9 Volt oder liegt er darunter, blinkt die Angabe „LO“ und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) leuchtet auf; entspricht der Wert 16,1 Volt oder liegt er darüber, blinkt die Angabe „HI“ und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) leuchtet auf.



Standgaseinstellung (RPM)

Diese Funktion beschreibt die Funktionsweise der Standgasregulierung.

Zur Anzeige der Funktion das Menü abrufen und von hier die Seite „RPM“ eingehen.

Das Display zeigt außer der oberen Drehzahlskala ebenfalls die Motordrehzahl in numerischem Format, so dass eine genauere „Standgaseinstellung“ möglich ist.

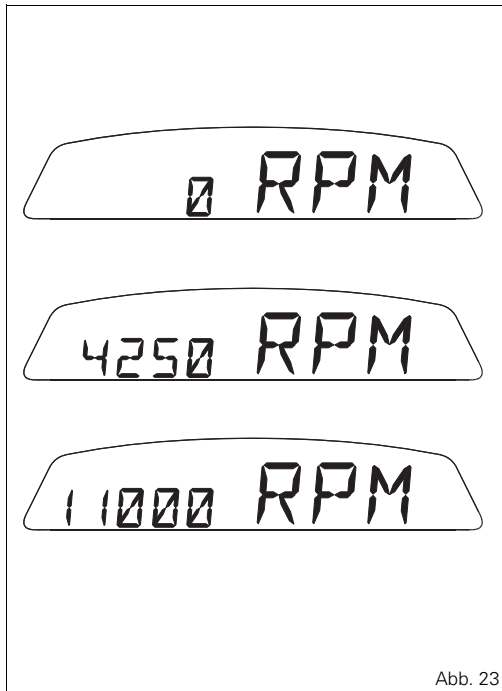


Abb. 23

Einstellung der Rückbeleuchtung

Über diese Funktion kann die Stärke der Rückbeleuchtung des Cockpits eingestellt werden.

Zur Einstellung der Rückbeleuchtung das Menü aufrufen und von hier die Seite „LIGHT SET“ öffnen.

Befindet man sich in dieser Seite und drückt 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“, gelangt man in die entsprechende Einstellfunktion und es werden hintereinander folgende Seiten angezeigt:

- Seite 1 - „LIGHT MAX“ Einstellung:

Von dieser Seite mit der Rückbeleuchtung auf maximaler Leistung wird die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ gedrückt, gelangt man zur Seite 2.

- Seite 2 - „LIGHT MID“ Einstellung:

In dieser Seite wird die Rückbeleuchtung auf einen um 30% der maximalen Leuchtkraft reduzierten Wert gesetzt; wird die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ gedrückt, gelangt man zur Seite 3.

- Seite 3 - „LIGHT MIN“ Einstellung:

In dieser Seite wird die Rückbeleuchtung auf einen um circa 70% der maximalen Leuchtkraft reduzierten Wert gesetzt wird die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ gedrückt, gelangt man zur Seite 1.

Wird innerhalb einer dieser drei Seiten 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ gedrückt, kehrt man wieder auf die Seite „LIGHT SET“ zurück und speichert damit die gewählte Stärke der Rückbeleuchtung.

Bei einem Ausfall der Batterieversorgung wird nach dem erneuten Start (Key-On) hingegen die Rückbeleuchtung auf maximale Leistung gesetzt.

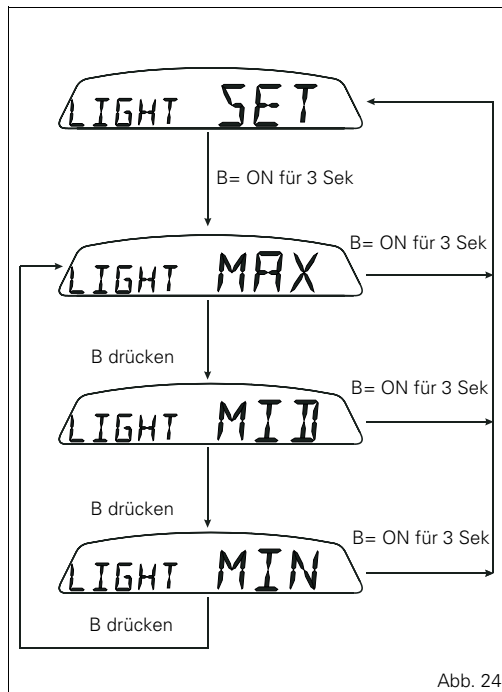


Abb. 24

Anzeige der Rundenzeit (LAP)

Hier wird eine Beschreibung der Anzeige der Rundenzeit gegeben.

Für das Freischalten dieser Funktion müssen das Menü geöffnet und die Funktion „LAP“ auf „On“ gesetzt werden, dazu die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken.

Der START und der STOP des Chronometers müssen über die Lichthupentaste FLASH (12, Abb. 6) gegeben werden, die sich an der linken Umschaltereinheit befindet.

Bei jedem Druck der Taste FLASH und aktivierter LAP Funktion erscheint am Display 10 Sekunden lang die Rundenzeit und anschließend wieder die „normale“ Anzeige.

Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden. Bei vollem Speicher wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Display erscheint 3 Sekunden lang die blinkende Angabe „FULL“, bis die Zeiten gelöscht werden.

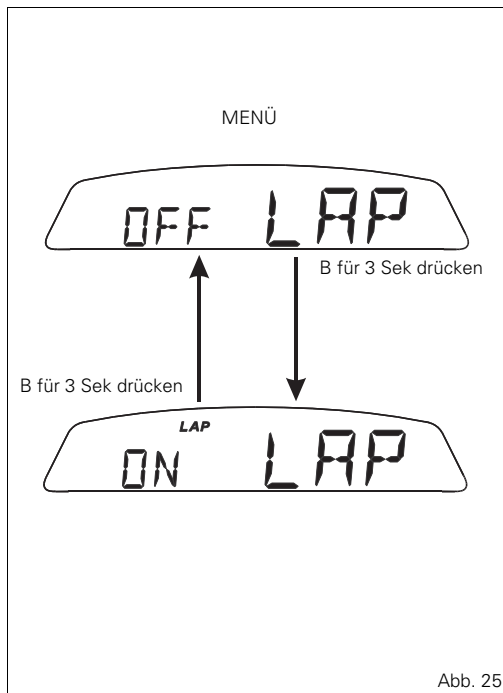
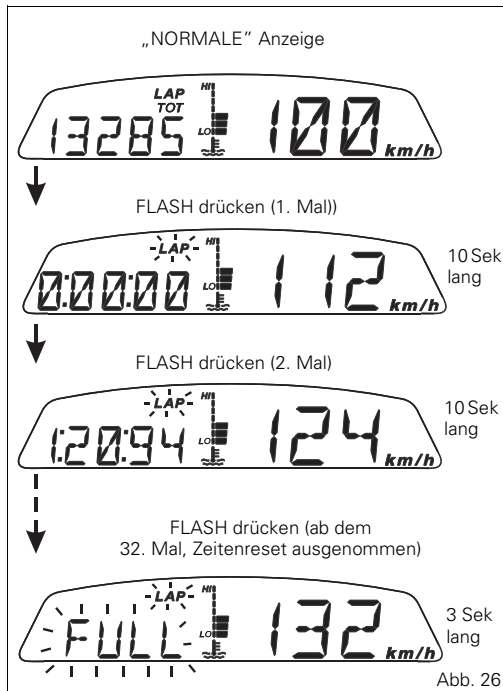


Abb. 25

Wird die LAP-Funktion über das Menü ausgeschaltet, wird die momentan gefahrene „Runde“ nicht gespeichert. Wird das Display bei aktivierter LAP Funktion plötzlich ausgeschaltet (Key-off), so erfolgt automatisch auch die Abschaltung der LAP Funktion (die gefahrene „Runde“ wird selbst bei laufender Stoppuhr nicht gespeichert). Sollte die Zeit nie „gestoppt“ werden, beginnt der Chronometer bei Erreichen von 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertsteln erneut bei 0 (Null) und die Zeitmessung beginnt erneut so lange, bis diese Funktion ausgeschaltet wird.

Wird die LAP Funktion dagegen aktiviert und ist der „Speicher“ nicht gelöscht worden, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Display die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung“ der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden). In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.



DDA-Datenlogger

Mit dieser Funktion wird der DDA-Datenlogger (DDA= Ducati Data Analyzer) aktiviert: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.

Für den Abruf des Datenloggers müssen das Menü geöffnet und die Funktion „DDA“-Datenlogger auf „On“ gestellt werden, dazu die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken.

Der START und der STOP für die Rundendifferenzierung während der Erfassung erfolgt durch Betätigen der Lichthupentaste FLASH (12, Abb. 6) an der linken Umschaltereinheit.

Sollte das Display bei aktivierter DDA Funktion ausgeschaltet werden (Key-off), wird die Funktion automatisch abgeschaltet.



Hinweis

Den Besitzern des Ducati Data Analyzer (DDA) steht ein Online-Service (<http://dda.prosa.com>) zur Verfügung. Dieser Service bietet Ihnen während des Einsatzes des DDA auf Ihrem PC die erforderliche Unterstützung, sowohl bezüglich der Device selbst, als auch was die Software zur Analyse der erfassten Daten anbelangt.



Achtung

Lösen Sie den DDA-Datenlogger nach Gebrauch wieder von der Hauptverkabelung.

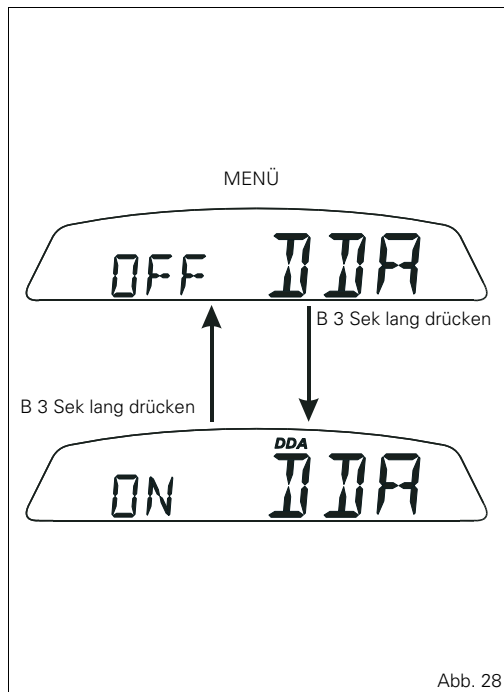


Abb. 28

Erase DDA

Über diese Funktion können die im DDA-Datenlogger abgelegten Daten gelöscht werden: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.

Zum Löschen der Daten die Menüseite „Erase DDA“ abrufen.

Wird die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt und es erfolgt keine Datenerfassung durch den DDA-Datenlogger, wird am Display 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT...“ angezeigt; nach diesen 10 Sekunden

erscheint dann die Meldung „ERASE OK“ für die Dauer von 3 Sekunden als Bestätigung, dass die Daten des DDA-Datenloggers gelöscht worden sind.

Wird dagegen die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt und der DDA-Datenlogger erfasst Daten, wird sein Speicherinhalt nicht gelöscht und im Cockpit wird 3 Sekunden lang die Angabe „FAIL“ angezeigt.

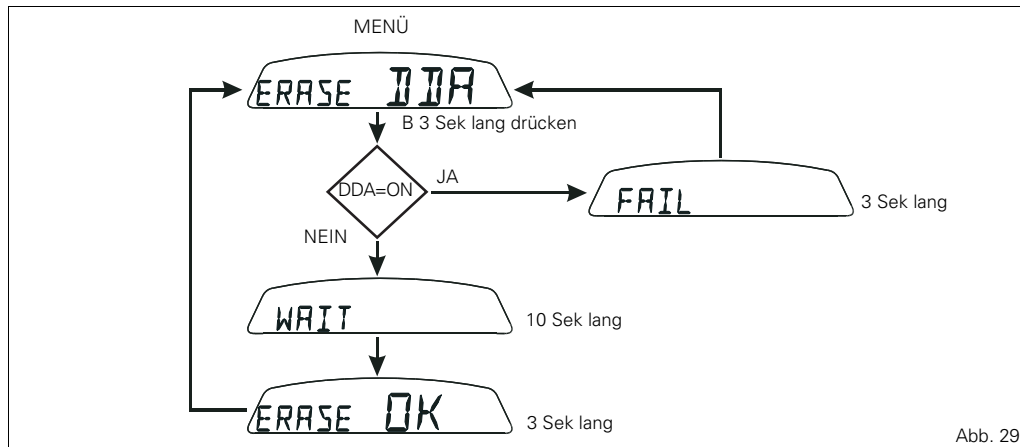


Abb. 29

Funktion - ABS Ausschaltung

Über diese Funktion kann das ABS-Steuergerät deaktiviert werden.



Achtung

Dieser Vorgang darf nur bei stillstehendem Fahrzeug durchgeführt werden (Schlüssel auf ON).

Für das Abschalten der ABS Steuerung muss das Menü auf der Seite „DISAB ABS“ geöffnet und die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ gedrückt werden.

Nach 3 Sekunden meldet das Cockpit das Abschalten und die ABS-Kontrollleuchte blinkt (10, Abb. 5).

Von nun an ist das ABS-Steuergerät ausgeschaltet; sie wird beim nächsten Key-off / Key-on automatisch wieder eingeschaltet.

Beim folgenden Key-on meldet das Cockpit die effektive Funktion durch die ausgeschaltete ABS-Kontrollleuchte (10, Abb. 5).

Sollten Probleme am ABS-System auftreten, meldet das Cockpit die Fehlfunktion durch Dauerleuchten der Kontrollleuchte ABS (10, Abb. 5), Dauerleuchten der Kontrollleuchte EOBD (8, Abb. 4) und Fehlermeldung für ABS im Menü.

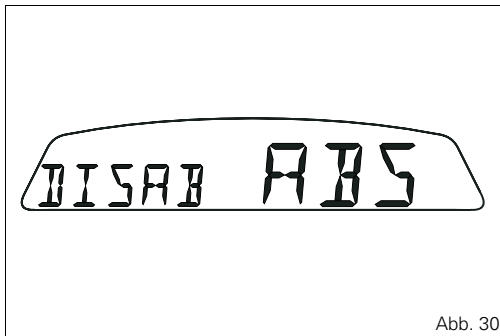


Abb. 30



Wichtig

Diese Anzeige wird nur bei Geschwindigkeiten gleich oder über 10 km/h eingeschaltet; bei Geschwindigkeiten unter 10 km/h erfolgt keine Diagnose durch das ABS-Steuergerät.

Ein-/Ausschaltfunktion des Ducati Traction Control-Systems (Traktionskontrolle)

Diese Funktion ermöglicht das Aktivieren des Ducati Traction Control Systems: DTC.

Zweck des Systems



Achtung

DTC ist ein Unterstützungssystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann.

Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Fahrt mit dem Motorrad mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von all den erforderlichen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen

Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens, um außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

Der Fahrer sollte auf jeden Fall berücksichtigen, dass den aktiven Sicherheitssysteme die Funktion einer „Vorsorge“ unterliegt. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs und sorgen für ein einfacheres Management sowie einen sicheren Betrieb. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der Straßenverkehrsordnung dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu verleiten, schneller als mit den vernünftigerweise zugelassenen Geschwindigkeiten zu fahren.

D

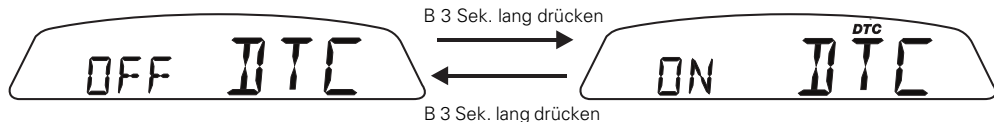


Abb. 31

Aktivierung des Systems

Zur Aktivierung des Systems muss das Motorrad angehalten werden und in sicherer Position stehen.

Zum Zugriff auf das Traction Control-Steuergerät das Menü abrufen und hier die Funktion „DTC“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in der Position B „▼“ gedrückt halten; nach Ablauf von 3 Sekunden wird die Angabe „DTC“ aktiviert, die das erfolgte Einschalten der DTC anzeigt. Die Angabe „DTC“ wird im aktiven Zustand nicht nur in der normalen Anzeige eingeblendet, sondern auch in den einzelnen Menüseiten.

Systemfunktionen



Hinweis

Um am System tätig werden zu können, muss das Motorrad in sicherer Position stillstehen.

Bei jeder Aktivierung der DTC stellt das Steuergerät der Traktionskontrolle die zuletzt gespeicherte Ansprechstufe ein; diese Stufe kann anschließend mit der Funktion „Einstellung der Traction Control Ansprechempfindlichkeit (DTC SETUP)“ geändert werden.

Zur Deaktivierung des Traction Control-Steuergeräts das Menü abrufen und hier die Funktion „DTC“ auf „OFF“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang auf der Position B „▼“ gedrückt halten, nach 3 Sekunden wird dann die Anzeige „DTC“ als Bestätigung der abgeschalteten Traktionskontrolle ausgeblendet.

Sollte das Motorrad plötzlich bei aktiviertem Traction Control-Steuergerät ausgeschaltet werden (Key-Off), wird die Funktion NICHT abgeschaltet und wird beim anschließenden Einschalten (Key-ON) weiterhin aktiviert (DTC On) resultieren.

Sollte es dagegen zu einer plötzlichen Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On die Funktion nicht mehr übernommen (DTC OFF).

Regelmäßige Instandhaltung

Zur einwandfreien Funktionsweise des Systems sind die planmäßigen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers zu befolgen.

Funktion „DTC-Einstellung“ (Ducati Traction Control)

Über diese Funktion kann die Ansprechstufe des DTC-Steuergeräts (Ducati Traction Control) eingestellt werden.

Zur Einstellung des Traction Control-Steuergeräts bei stehendem Motorrad das Menü abrufen und hier in die Seite „Setup DTC“ einloggen.

Am rechten Displayrand wird die eingestellte Ansprechstufe der Traktionskontrolle (L.1.....L.4) eingeblendet. Die Stufen liegen im Bereich von „1“ bis „4“, wobei die Empfindlichkeit der Traktionskontrolle bei ansteigender Zahl zunimmt (siehe nächsten Abschnitt).

Aus dieser Menüseite heraus wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ der Einstellmodus aufgerufen.

Seite 1: Die Anzeige „Setup LEV. 1“ wird eingeblendet. Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück. Zum Übergang in die nächste Stufe dagegen die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ drücken.

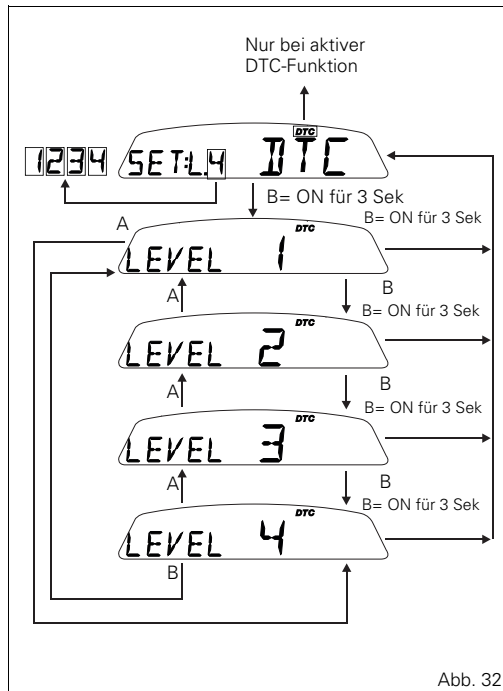


Abb. 32

Seite 2: Die Anzeige „Setup LEV. 2“ wird eingeblendet. Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück. Zum Übergang zur nächsten Stufe nun die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ drücken. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ gedrückt werden.

D Seite 3: Die Anzeige „Setup LEV. 3“ wird eingeblendet. Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück. Zum Übergang zur nächsten Stufe nun die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ drücken. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ gedrückt werden.

Seite 4: Die Anzeige „Setup LEV. 4“ wird eingeblendet. Zur Speicherung dieser „Stufe“ die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“ drücken. Diese Seite wird daraufhin automatisch ausgeblendet und das Cockpit kehrt zur anfänglichen Anzeige mit Angabe der gespeicherten Stufe am rechten Displayrand zurück. Zum Übergang zur nächsten Stufe nun die Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ drücken. Zum Rücksprung auf die vorausgehende Stufe muss die Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ gedrückt werden.

Die Einstellung bleibt auch bei Abschalten der Zündung gespeichert.

Sollte es dagegen zu einer plötzlichen Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Batt-OFF), wird bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On die Funktion nicht mehr übernommen (DTC OFF) und die Einstellung immer auf L4 gesetzt.

Angaben zur Auslösestufenwahl (Level)



Achtung

Die 4 Stufen des im Motorrad verbauten DTC Systems sind mit der Bereifung der Erstausrüstung (Fabrikat, Modell und Abmessungen) eingestellt worden.

Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen kann die einwandfreie Systemfunktion beeinträchtigen.

Bei geringfügigen Änderungen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und Modell der Reifen, aber gleicher Größenklasse (Hinten = 180/55-17; Vorne = 120/70-17), reicht womöglich die Wahl einer der verfügbaren Stufen aus, um die optimale Funktionalität des Systems wiederherzustellen.

Sollten allerdings die Abmessungen der eingesetzten Reifen in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, ist es möglich, dass das System soweit verfälscht wird, dass keine der 4 wählbaren Stufen zufrieden stellende Leistungen bringt. In diesem Fall sollte das System abgeschaltet werden.

Auf Stufe 4 spricht das DTC Steuergerät beim geringsten Anzeichen eines möglichen Durchdrehen des Hinterreifens an.

Zwischen Stufe 4 und Stufe 1 liegen 2 weitere Ansprechstufen. Das Ansprechverhalten der DTC nimmt beim Übergang von Stufe 4 auf Stufe 1 konstant ab. In den Stufen 1 und 2 lässt das DTC Steuergerät sowohl das Spinning als auch das Ausbrechen des Hinterreifens bei der

Kurvenausfahrt zu. Diese Stufen sollten daher nur erfahrene Fahrer benutzen.

Die Wahl des geeigneten Niveaus hängt im Wesentlichen von 3 Variablen ab:

- 1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
- 2) der Strecke (Kurven mit ähnlicher bzw. stark unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit);
- 3) dem Fahrstil („runder“ oder „kantiger“).

Bezug zwischen Stufe und Haftung:

Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich vom Haftungsgrad der Strecke abhängig (siehe nachstehende Tipps für Renn- und Straßeneinsatz).

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit:

Ist die Strecke durch Kurven gleichmäßiger Geschwindigkeit gekennzeichnet, resultiert die Wahl der zufrieden stellenden Auslösestufe relativ einfach aus. Auf einer Strecke mit äußerst langsam zu befahrener Haarnadelkurve muss eine Kompromisslösung gefunden werden (in einer Haarnadelkurve spricht die DTC stärker an als in den übrigen Kurven).

Bezug zwischen Stufe und Fahrstil:

Die DTC spricht bei einem „runden“ Fahrstil mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Fahrern mit „kantigem“ Stil, die ihre Maschine bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Auf Stufe 4 sollten man einige komplette Runden (Reifen warm fahren) zur Einfühlung in die Systemfunktion drehen. Anschließend empfehlen wir weitere Testrunden auf den Stufen 3, 2 und 1, bis man die passende DTC Ansprechstufe gefunden hat. Auf jeder Stufe sollte man mindestens zwei Runden fahren, um die Reifen dabei auf Temperatur zu bringen.

Hat man eine für nahezu alle Kurven - mit Ausnahme von einer oder zwei langsamen - die optimale Empfindlichkeit gefunden, kann man auf einen etwas „kantigeren“ Fahrstil wechseln und das Motorrad bei der Kurvenausfahrt schneller aufrichten, statt nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

Die DTC aktivieren, die Stufe 4 wählen und das Motorrad je nach eigenem Fahrstil benutzen: Sollte die DTC extrem sensibel reagieren, wird empfohlen, die Stufen 3, 2 und 1 zu testen, bis die passende Ansprechstufe gefunden wurde.

Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw.

Streckenbeschaffenheit oder des Fahrstils eintreten sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr

zufrieden stellend ist, kann man zur nächsten Stufe

übergehen und so lange wechseln, bis die passende

Empfindlichkeit gefunden wurde (z.B. ist die DTC auf Stufe 3 allzu sensibel, auf Stufe 2 schalten; löst die DTC dagegen auf Stufe 3 niemals aus, auf Stufe 4 schalten).

Uhreinstellfunktion

Diese Funktion ermöglicht eine Einstellung der Uhr.

Zur Uhreinstellung das Menü aufrufen und von hier die Seite „SET“ öffnen.

Uhreinstellung.

Beindet man sich auf dieser Seite und drückt die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, erhält man Zugang zur Einstellfunktion.

Beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM“, durch Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ blinkt daraufhin die Angabe „PM“ auf. Beim Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 wird beim Übergang von „AM“ auf „PM“ mit 12:00 angegeben). Drückt man die Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Stunden, die in diesem Fall aufblinken. Mit jeder Betätigung in die Position B „▼“ rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Stunde weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼“ rückt die Zählung dagegen um je 1 Stunde pro Sekunde weiter (in diesem Fall blinken die Stunden bei längerem Drücken der Taste nicht). Drückt man die Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“, gelangt man in die Einstellfunktion der Minuten, die in diesem Fall aufblinken. Auf jedes Drücken dieser Taste in die Position B „▼“ rückt die Zählung in Schritten von jeweils 1 Minute weiter; bei längerem Drücken in die Position B „▼“ rückt die Zählung um je 1 Minute pro Sekunde weiter. Wird die Taste länger als 5 Sekunden in der Position B „▼“ gedrückt gehalten, kommt es zu einer schneller durchlaufenden Anzeige, d.h. 1 Einheit pro 100 ms (wird die Taste länger anhaltend in die Position B „▼“ gedrückt, blinken die Sekunden nicht auf). Drückt man die Taste in die Position A „▲“, wird die Einstellfunktion geschlossen und erneut die eingestellte Uhrzeit angezeigt.

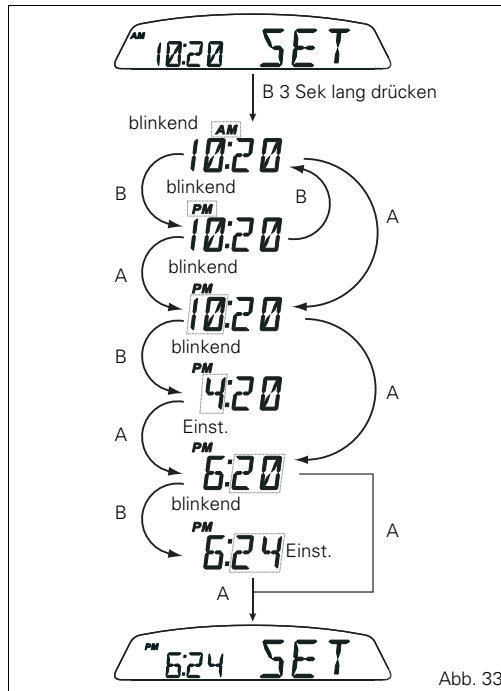


Abb. 33

Cockpitdiagnose



Wichtig

Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Abschalten der Zündung durch.

Diese Funktion gestattet die Anzeige und Diagnose von Motorradstörungen und wenn möglich, den Austausch der als fehlerhaft erkannten Komponenten.

Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „Error“ öffnen.

Dieses Menü ist nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler aktiviert, diese Seite wird sonst NICHT eingeblendet. Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.

Mit dem Ducati Diagnostic System ist auf jeden Fall eine genauere Diagnose möglich.



Achtung

Sollte ein Fehler angezeigt werden, wenden Sie sich bitte immer an einen Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt.

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER	
	TPS	01	Potentiometer Drosselklappe Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	TPS	01	Potentiometer Drosselklappe Kurzschluss GND
	PRESS	02	Drucksensor Kurzschluss Gleichspannung
	PRESS	02	Drucksensor Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	OIL	03	Ölsensor NTC Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	OIL	03	Ölsensor NTC Kurzschluss GND

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER	
	T AIR	04	Lufttemperatursensor Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	T AIR	04	Lufttemperatursensor Kurzschluss Gleichspannung
	BATT	05	Batteriespannung Stand LOW
	BATT	05	Batteriespannung Stand HIGH
	TILT	06	Lambda-Sonde (Schleudern)
	TILT	06	Heizelement Lambdasonde Kurzschluss Gleichspannung
	TILT	06	Heizelement Lambdasonde Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	FUEL	07	Sensor NTC Kraftstoffreserve Kurzschluss Gleich- oder Wechselspannung
	FUEL	07	Sensor NTC Kraftstoffreserve Kurzschluss GND
	DTC	08	Traction Control (Traktionskontrolle)

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER	
	COIL	09	Senkrechte Spule (2) Kurzschluss Gleichspannung
	COIL	09	Senkrechte Spule (2) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	COIL	09	Waagrechte Spule (1) Kurzschluss Gleichspannung
	COIL	09	Waagrechte Spule (1) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	INJE	10	Senkrechte Einspritzdüse (2) Kurzschluss Gleichspannung
	INJE	10	Senkrechte Einspritzdüse (2) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	INJE	10	Waagrechte Einspritzdüse (1) Kurzschluss Gleichspannung
	INJE	10	Waagrechte Einspritzdüse (1) Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	FAN	11	Relais für Lüfterräder Wechselstrom
	START	12	Anlassfernschalter Kurzschluss Gleichspannung

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER	
	START	12	Anlassfernschalter Kurzschluss GND oder Wechselspannung
	R INJ	13	Einspritzrelais Wechselspannung
	STEPP	14	Steppermotor Wechselspannung
	STEPP	14	Steppermotor Kurzschluss Gleichspannung
	STEPP	14	Steppermotor Kurzschluss GND
	EXVL	15	Fehlersuche oder Positionsfehler Stellmotor Auspuffventil
	EXVL	15	Kurzschluss GND oder Wechselspannung des Potentiometers
	EXVL	15	Kurzschluss Gleichspannung des Potentiometers
	EXVL	15	Anlasser defekt / nicht funktionstüchtig
	ECU	16	ECU (allg. Fehler)
	PKUP	17	Pick-Up-Sensor

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER	
	SPEED	18	Geschwindigkeitssensor
	IMMO	19	Immobilizer (fehlender Schlüssel)
	IMMO	19	Immobilizer (Antenne nicht angeschlossen)
	IMMO	19	Immobilizer (unbekannter Schlüssel)
	CAN	20	CAN-Leitung
	LIGHT	21	Lichtrelais
	ABS	22	ABS-System im Fehlerzustand

Funktion - „intelligente“ Scheinwerferrauschaltung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, da sie den Scheinwerfer automatisch abschaltet. Sie wird in 3 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn der Zündschlüsselschalter von OFF auf ON gedreht wird und innerhalb von 60 Sekunden kein Motorstart erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall, nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch Betätigen der RUN-STOP -Taste an der rechten Umschaltereinheit abgestellt wird.
In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach dem Abschalten des Motors ausgeschaltet und erst beim nächsten Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 3. Fall wird der Scheinwerfer, sobald der Motor gestartet wird, aus- und wieder eingeschaltet.

Funktion „intelligente“ Scheinwerfereinschaltung

Diese Funktion gestattet die „programmierte“ Einschaltung des Scheinwerfers bei abgestelltem Motor (Key-off).

Das Cockpit bleibt nach dem Key-off noch 60 Sekunden lang aktiviert, so dass der Scheinwerfer durch Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ oder B „▼“ eingeschaltet werden kann.

Während dieser 60 Sekunden gibt das Cockpit bei jedem Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ oder B „▼“ die Einschaltmöglichkeit des Scheinwerfers für die Dauer von 30 Sekunden frei; bei jedem Druck wird die Einschaltzeit bis zu maximal 6 Betätigungen aufgerechnet (die maximale Zeit beträgt 180 Sekunden).

Nach dem ersten Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position A „▲“ oder B „▼“ erfolgt der START der 30 Sekunden mit entsprechender Einschaltung des Scheinwerfers; die Einschaltzeit kann nur dann summiert werden, wenn der zweite Druck innerhalb dieser 30 Sekunden erfolgt. Sind die 30 Sekunden Einschaltzeit des Scheinwerfers dagegen verstrichen, können keine weiteren 30 Sekunden „ergänzt“ werden, so dass der Scheinwerfer vom Cockpit abgeschaltet wird.

Zur Wiederherstellung dieser Funktion ist mindestens eine Umschaltung „Key-on/Key-off“ erforderlich.

Sollte zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Aktivierung dieser Funktion die Batteriespannung plötzlich ausfallen, deaktiviert das Cockpit die Funktion beim abermaligen Zuschalten der Spannungsversorgung (das Cockpit bleibt also 60 Sekunden lang nicht aktiviert).

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.

In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort“, das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 34)

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:

- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).

Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre“.



Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Operationen auszuhändigen.

Bei den schwarzen Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- als Zündschlüssel,
- dem Öffnen des Kraftstofftanks,
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.



Hinweis

Gemeinsam mit den beiden Schlüsseln wird auch ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Kennnummer dieser Schlüssel angegeben wird.



Achtung

Sie sollten immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für die Benutzung des Motorrads verwenden.

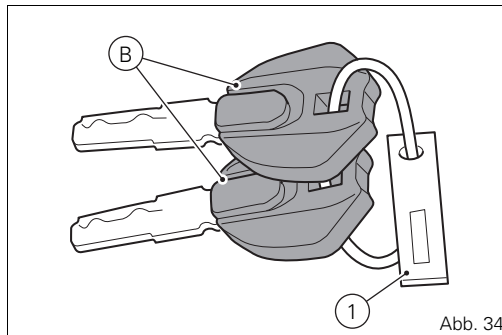


Abb. 34

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 35) ausgehändigt, auf welcher der elektronische Code (A, Abb. 36) angegeben wird, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem KEY-ON verwendet werden kann.



Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte den auf der CODE CARD angegebenen elektronischen Code immer mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehenden Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen am Immobilizersystem hat der Fahrer dann die Möglichkeit, die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBd“ (8, Abb. 4) angezeigte „Motorsperre“ aufzuheben.

Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.



Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammierung oder zum Austausch eines Schlüssels angefordert.

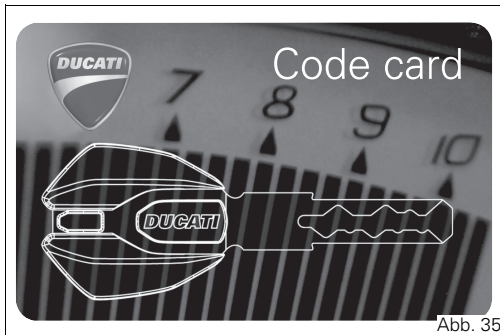


Abb. 35

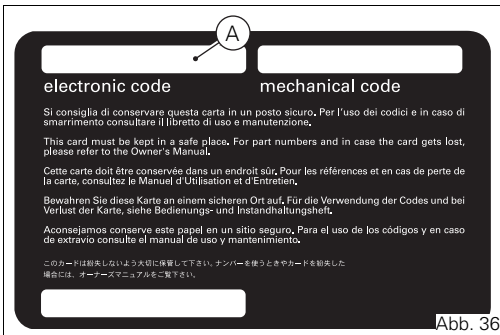


Abb. 36

Das Menü auf der Seite „CODE“ öffnen.

Auf dieser Menüseite wird als der Ausgangscode „00000“ angezeigt; drückt man nun die Taste (1, Abb. 11) 3 Sekunden lang in die Position B „▼“, wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card enthaltenen Elektronikcodes aufgerufen.



Codeeingabe:

Nach Abrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.

Taste (1, Abb. 11):

bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;

durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der zweiten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;

durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der dritten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;

durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der vierten Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;

durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der fünften Ziffer über, die nun blinkt. Bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort;

durch Drücken auf Position A „▲“ wird der Code übernommen.

Ist der Code nun richtig eingegeben worden, blinken die Angabe COD sowie der eingegebene Code gleichzeitig für die Dauer von 4 Sekunden; die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD“ (8, Abb. 4) erlischt, das Cockpit beendet dann automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende“ Anlassen des Fahrzeugs.

Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Einschalten der Zündung der Motor weiterhin gesperrt sein.

Wurde der Code dagegen nicht korrekt eingegeben, kehrt das Cockpit automatisch in das Menü „Code“ zurück und zeigt den Code „00000“ an.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:

1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 42) hin, springt der Motor an.

2) Sollte die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose-EOBD“ (8, Abb. 4) aufleuchten und nach dem Drücken der Taste (1, Abb. 11) in die Position B „▼“ die Seite mit der Angabe „Error“ angezeigt werden, ist der Code nicht erkannt worden. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.



Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.

Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.

Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.



Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Bedienelemente

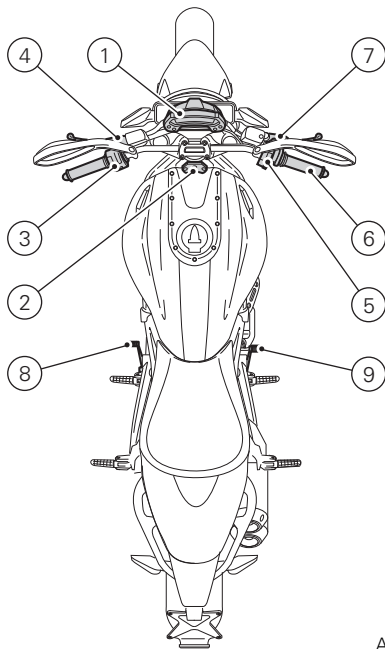


Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Steuerungsvorrichtungen des Motorrads

- 1) Cockpit
- 2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre
- 3) Linker Umschalter
- 4) Kupplungssteuerhebel
- 5) Rechter Umschalter
- 6) Gasdrehgriff
- 7) Vorderradbremsehebel
- 8) Schaltpedal
- 9) Hinterradbremspedal



D

Abb. 38

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

- A)  : Funktion von Lichtern und Motor befähigt;
- B)  : Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet;
- C)  : Lenker blockiert;
- D)  : Standlicht und Lenkersperre.



Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

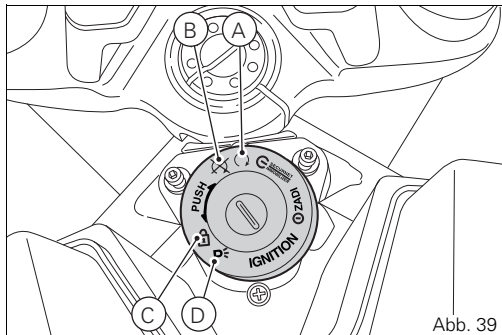


Abb. 39

Linker Umschalter

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:

Position  = Abblendlicht eingeschaltet;

Position  = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste  = Blinkerschalter mit drei Positionen:

mittlere Position = ausgeschaltet;

Position  = Abbiegen nach links;

Position  = Abbiegen nach rechts.

Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Taste  = Hupe

4) Taste  = Lichthupe.

5) Cockpit-Steuertaste mit 2 Stellungen:

Position „▲“;

Position „▼“.

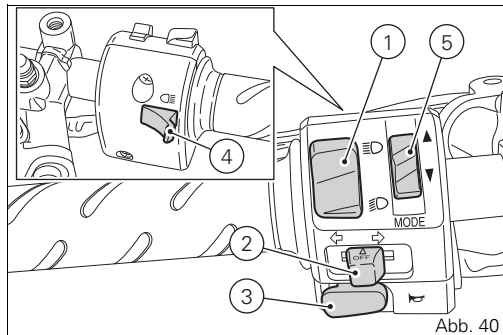


Abb. 40

Kupplungssteuerhebel

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

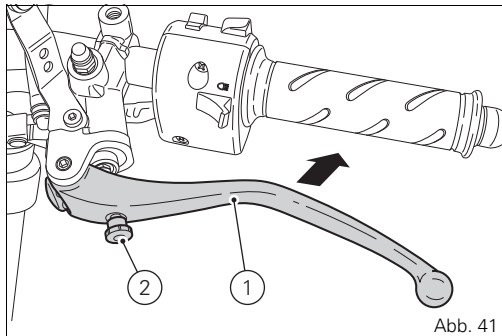


Abb. 41



Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.



Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.



Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter

1) MOTORSTOPP-Schalter, zwei Positionen:

Position  (RUN) = Motorbetrieb

Position  (OFF) = Motorstopp



Achtung

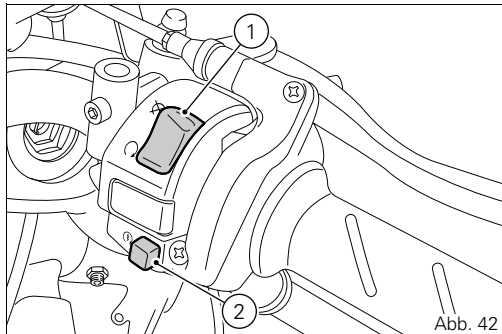
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Halt, muss der Schalter in die Position „  “ zurückgestellt werden, dann kann das Motorrad gestartet werden.



Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Schalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf ON, belassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste  = Motoranlass.



D

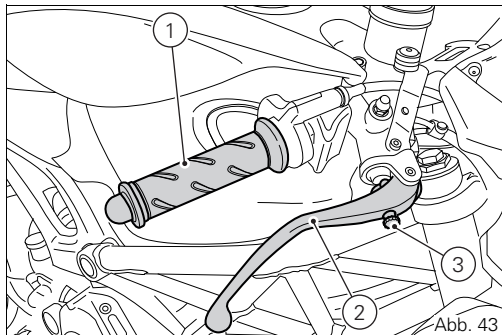
Gasdrehgriff

Mit dem Gasgriff (1) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel

Durch Ziehen des Hebels (2) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (3) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann. Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (3) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.



Achtung

Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 79 lesen.



Achtung

Die Einstellung des vorderen Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Hinterradbremspedal (Abb. 44)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.

Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

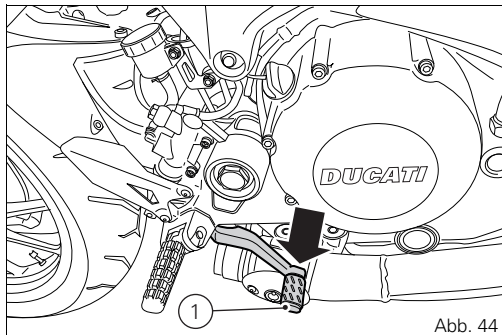


Abb. 44

Schaltpedal (Abb. 45)

Das Schaltpedal hat eine mittlere Ruheposition N, in die es automatisch wieder zurückkehrt, und lässt zwei Bewegungen zu:

nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten. Damit erlischt die Kontrollleuchte N am Cockpit

nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.

Jeder Betätigung des Pedals entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

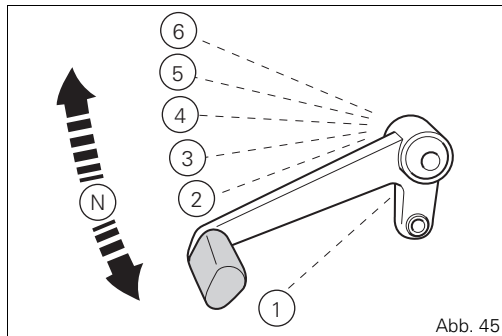


Abb. 45

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisse jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.

Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:

Die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

D



Hinweis

Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Den Stab (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.

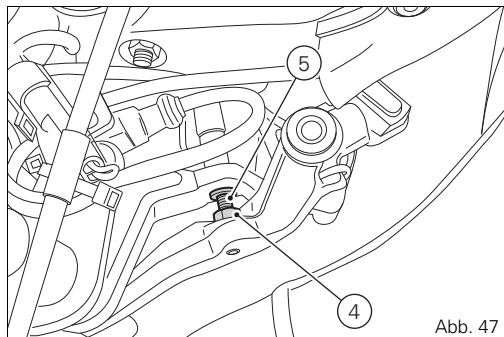
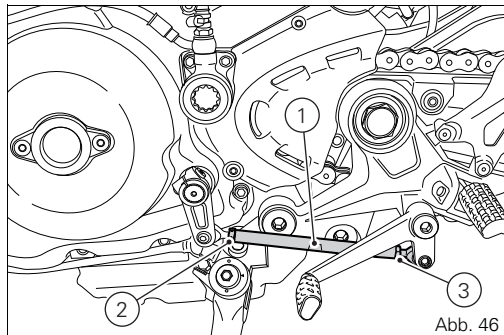
Zur Positionseinstellung des Hinterradbremspedals folgendermaßen vorgehen:

Die Kontermutter (4) lockern.

Die Einstellschraube (5) des Pedalhubes so lange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.

Die Kontermutter (4) festziehen.

Leerspiel des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. $1,5 \div 2$ mm bevor die Bremse anspricht.



Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:

Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.

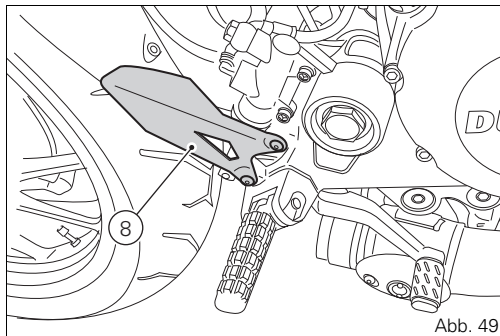
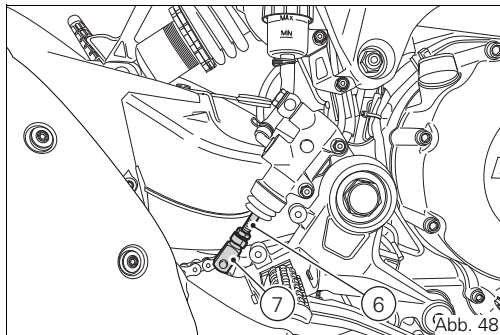
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, zum Vermindern lösen.

Die Kontermutter (6) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.



Hinweis

Sollte der Fersenschutz (8) bei der Einstellung der Hinterradbremse hinderlich sein, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, die den Instandhaltungseingriff vornehmen werden.



Hauptbestandteile und - vorrichtungen

D

Position am Motorrad

- 1) Kraftstofftankverschluss
- 2) Sitzbankschloss
- 3) Stift für Helmbefestigungsgurt
- 4) Seitenständer
- 5) Rückspiegel
- 6) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein
- 7) Katalysator

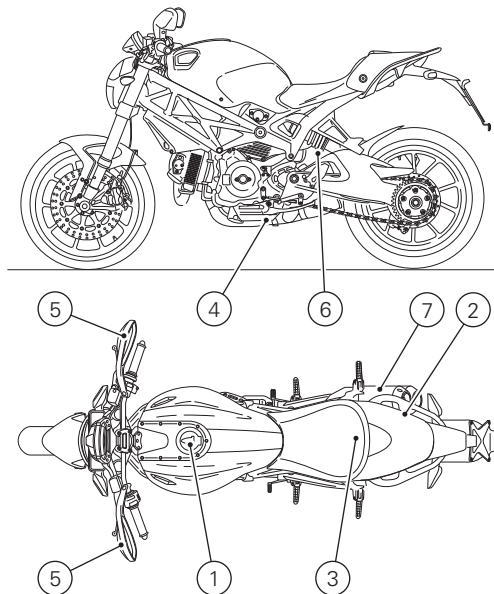


Abb. 50

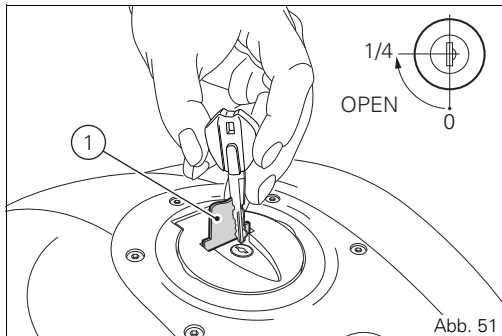
Kraftstofftankverschluss

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperrt.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlösses wieder zuklappen.



Hinweis

Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.



Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 81) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

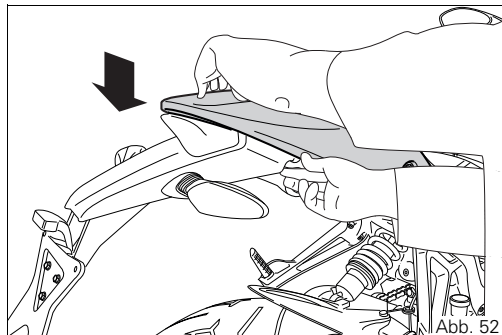
Sitzbankschloss

Öffnen

Den Schlüssel in das Schloss stecken, gegen den Uhrzeigersinn drehen und dabei in der Nähe des Riegels nach unten drücken, bis der Bolzen ausrastet. Die Sitzbank nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Haltern lösen.

Schließen

Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt sind. Die Vorderseiten des Sitzbankbodens unter den Rahmenbügel einführen, daraufhin hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, dass die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.



Helmbefestigungsgurt



Hinweis

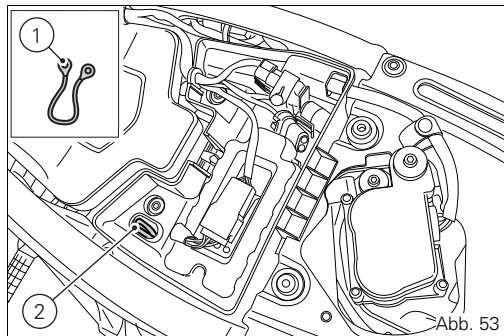
Der Helmbefestigungsgurt (1, Abb. 53) befindet sich in der Werkzeugtasche, siehe „Mitgeliefertes Zubehör“ auf Seite 81.

Den Gurt durch den Helm ziehen und das Gurtende in den Stift (2, Abb. 53) einführen. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.



Achtung

Diese Vorrichtung bietet einen gewissen Diebstahlschutz bei abgestelltem Motorrad. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmbefestigungsgurt verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.



D

Seitenständer



Wichtig

Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zu starken Schäden des Motorrads führen.

Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.

Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten.

Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.



Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.



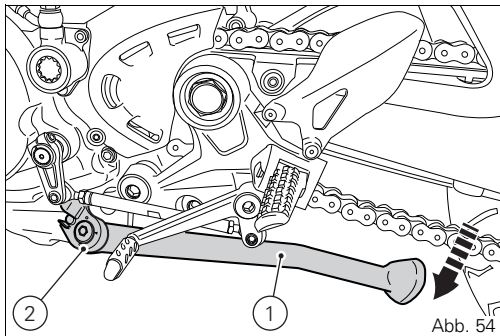
Hinweis

Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.



Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).



Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads kann sowohl in der Zugstufe (Rückzug) und der Druckstufe der Holme als auch in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

- 1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
- 2) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
- 3) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

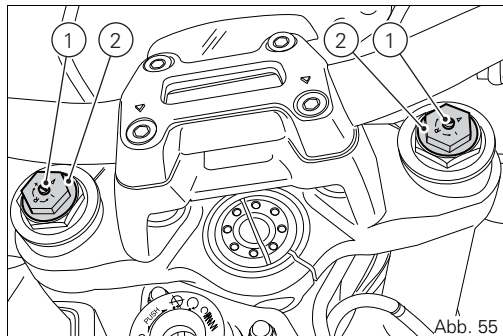
Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen.

Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe entsprechend ändern.

Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers die sich im unteren Bereich der Radaufnahmen befindliche Einstellschraube (3) drehen und so die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe entsprechend ändern.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.

Beim Drehen der Einstellschrauben (1) und (3) sind Einrastgeräusche zu hören, von denen jedes jeweils einer Regulierstufe der Dämpfposition entspricht.



Wird die Einstellschraube vollständig eingeschraubt, erhält man die Position „0“, die dann der maximalen Dämpfung entspricht.

Von dieser Position aus beginnend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die verschiedenen Einrastgeräusche mitgezählt werden, die dann hintereinander für die Positionen „1“, „2“, usw. stehen.

Die Standardeinstellungen sind:

Druckstufe: 8 Klicks.

Zugstufe: 12 Klicks.

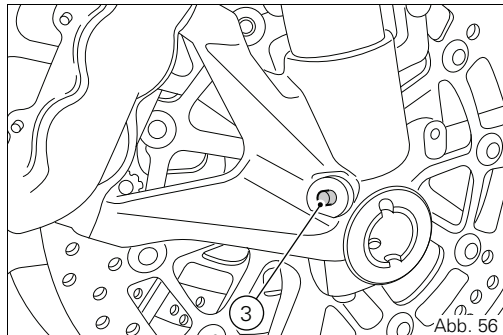
Federvorspannung: 10 mm (3 Drehungen, von ganz geöffnet)

D



Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.



Einstellvorrichtungen des hinteren Federbeins

Das Federbein hat außen liegende Einstellelemente, die eine Anpassung des Motorrad-Setups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.

Das Einstellelement an der linken Seite (1), an der oberen Federbeinbefestigung zum hinteren Rahmenaufsatz, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).

Durch Drehen des Einstellers (1) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.

Mit den zwei Nutmutter (2) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder eingestellt werden. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. DURCH ANZIEHEN oder LÖSEN der unteren Nutmutter wird die Vorspannung ERHÖHT bzw. GEMINDERT.

STANDARDeinstellung von vollkommen geschlossener Position (Uhrzeigersinn):

- die Einstellschraube (1) um 13 Klicks lockern.

Federvorspannung: 18 mm.

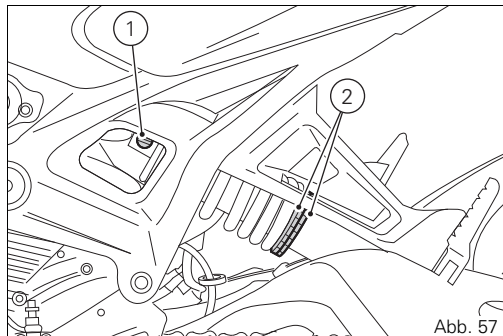


Abb. 57



Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

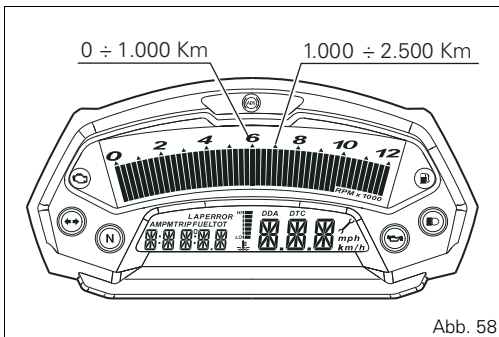
Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 58)

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:

- 1) bis 1000 km;
- 2) von 1000 bis 2500 km.



Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden:

$5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.

Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor besonders an Steigungen nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden. Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Eine Drehzahl von 7.000 U/min sollte allerdings nicht überschritten werden.



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Normen entbindet die Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

Kontrollen vor dem Motoranlass



Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

KRAFTSTOFF IM TANK

Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 81).

MOTORÖLFÜLLSTAND

Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 114).

BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT

In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

REIFENZUSTAND

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 112).

FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN

Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schalthebel betätigen und ihre Funktionsweise kontrollieren.

LICHTER UND ANZEIGEN

Die Integrität der Glühlampen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühlampen ersetzen (Seite 109).

VERSCHLÜSSE

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

STÄNDER

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 70) prüfen.

ABS-Kontrollleuchte

Nach dem Key-on bleibt die ABS-Kontrollleuchte (10, Abb. 5) eingeschaltet, wenn die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 5 km/h überschreitet; erlischt die Kontrollleuchte und weist dadurch auf die korrekte Funktion des ABS hin.



Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

ABS-Anlage

Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1) und hinteren (2) Hallgeber überprüfen.



Achtung

Das Verdunkeln der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System.

Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen, das ABS auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen ergeben können.



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

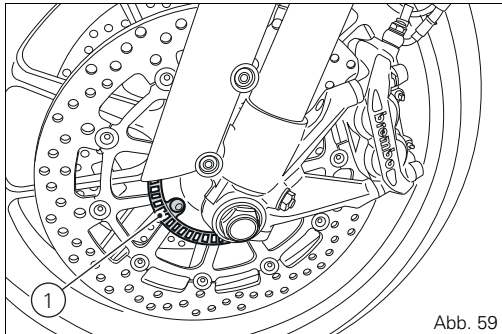


Abb. 59

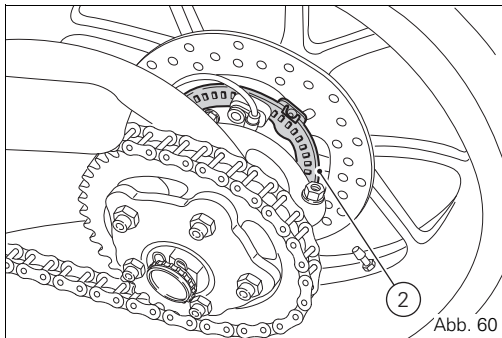


Abb. 60

Motoranlass



Hinweis

Zum Starten eines bereits warmen Motors wie im Abschnitt „Hohe Umgebungstemperatur“ beschrieben vorgehen.



Achtung

Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt zu verwendeten Bedienelementen vertraut machen.

Normale Umgebungstemperatur

(zwischen 10 °C/50 °F und 35 °C/95 °F)

- 1) Den Zündschalter auf die Position (1) drehen. Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte  am Cockpit aufleuchten.



Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.



Achtung

Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrechte Stellung), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.



Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

- 2) Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (2, Abb. 62) in der Position  (RUN) befindet, dann die Startertaste (3, Abb. 62) drücken.

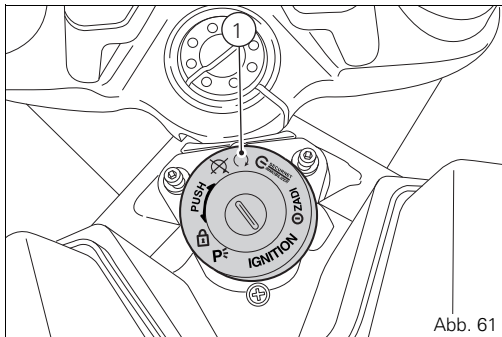


Abb. 61

Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.



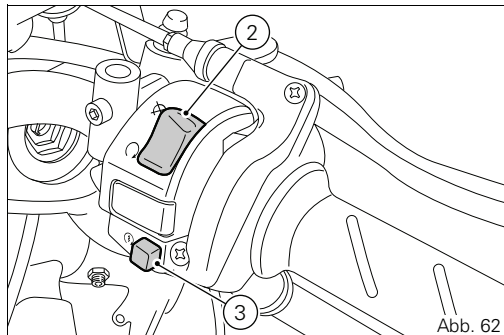
Hinweis

Bei entladener Batterie wird das Mitschleifen des Anlassermotors nach dem Motorstart automatisch verhindert.



Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.



Starten und Fahrtantritt

- 1) Den Motor durch Betätigen des Kupplungshebels auskuppeln.
- 2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
- 3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs, den Motor beschleunigen, dann den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
- 4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
- 5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen, um die Motordrehzahl zu mindern, auskuppeln, den Schalthebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.

Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: an Steigungen, wenn das Motorrad an Geschwindigkeit bzw. der Motor an Drehzahl verliert, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.



Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen bleiben, da dies zu übermäßiger Erwärmung und übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führen kann.



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

D

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

ABS-Anlage

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während Fahrt mit Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, erweist sich statistisch als die häufigste.

Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert. Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt.

Dieser momentaner Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in den Kreislauf zurück, wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht als vollständig beseitigt resultiert.

Das Ansprechen dieses Mechanismus bei einem Bremsvorgang macht sich durch einen leichten „pulsierenden“ Widerstand am Bremshebel bzw. -pedal bemerkbar.

Die Steuerungen und die Verwaltung der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig verwaltet. Im gewünschten Fall gibt das System die Möglichkeit einer entsprechenden Deaktivierung über das Cockpit in der „ABS Ausschaltfunktion“ (siehe Seite 38).



Achtung

Bei ausgeschaltetem ABS-System behält das Fahrzeug die normalen Bremseigenschaften, d.h. die unabhängige Verwendung einer der beiden Bremssteuerungen mindert die Bremswirkung des Motorrads. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Zeit benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Unzureichend aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten des Motorrads (Abb. 63)

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf Position (2) drehen und so den Motor abstellen.



Wichtig

Den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf ON, Position (1), belassen, um so Schäden an den elektrischen Komponenten zu vermeiden.

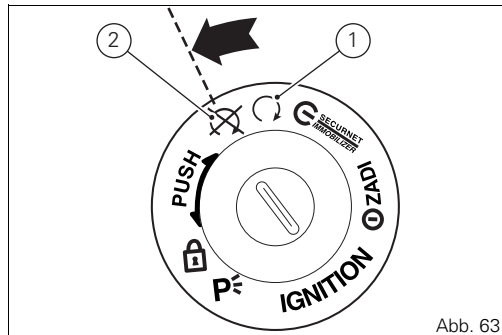


Abb. 63

Tanken (Abb. 64)

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlusschachts bleiben.



Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlusschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

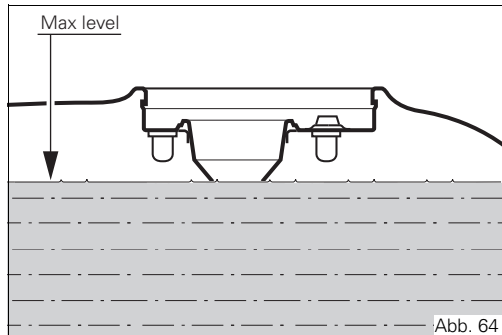


Abb. 64

Parken

Zum Parken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 70) verwenden.

Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel auf Position (3) drehen, um Diebstählen vorzubeugen.

Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.

Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben.

Dazu den Zündschlüssel in die Position (4) drehen.

D

Wichtig

Den Zündschalter nicht zu lange in der Position (4) belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

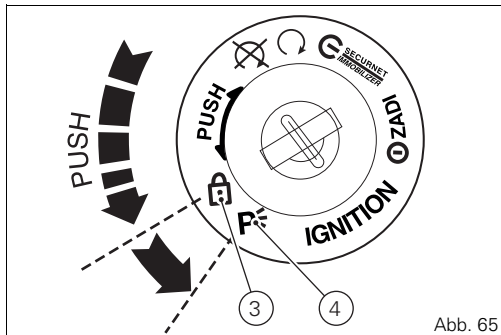


Abb. 65



Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z.B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser usw.) ist äußerst gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

Mitgeliefertes Zubehör

Die Werkzeugtasche (2) ist unter der Sitzbank (1) untergebracht.

Die Werkzeugtasche enthält:

- Zange für Sicherungen;
- 1 fester Doppelmaulschlüssel 8/10;
- Helmsicherungsgurt;
- Schraubendreher;
- Griff für Schraubendreher;
- Steckschlüssel 16 mm;
- Stange 8 mm;
- Innensechskantschlüssel 3 mm;
- Innensechskantschlüssel 5 mm;
- Innensechskantschlüssel 6 mm.

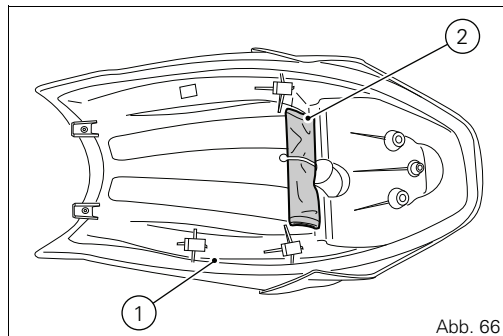


Abb. 66

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Austausch des Luftfilters



Wichtig

Wenden Sie sich bei Problemen bezüglich der erforderlichen Kontrollen des Luftfilters an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsfüllstands (Abb. 67)

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN absinken.

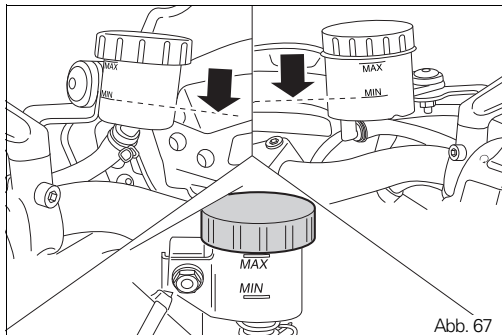
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.

Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Wichtig

Alle 4 Jahre sollten ebenfalls sämtliche Leitungen der Anlagen ausgetauscht werden.



Kupplungsanlage

Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage.

Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen.



Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibrscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf daher nicht überschritten werden.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, wenden Sie sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.



Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.

Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.

Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.

Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes (Abb. 68) und (Abb. 69)

Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssätteln kontrollieren. Resultiert die Stärke des Reibmaterials, auch wenn nur an einem einzigen Bremsbelag, circa 1 mm, müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.



Achtung

Bei einem über den Grenzwert reichenden Verschleiß des Reibbelags würde es zu einem Kontakt mit der Metallaufnahme der Bremsscheibe kommen und damit die Bremsleistung gemindert, die Integrität der Bremsscheibe und die Sicherheit des Fahrers gefährdet werden.



Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

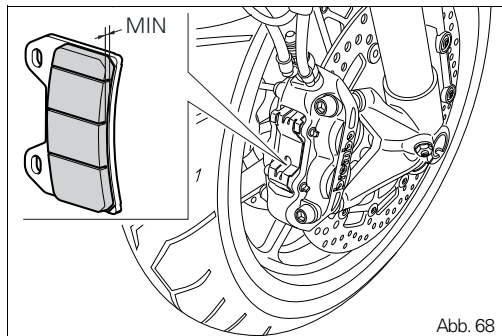


Abb. 68

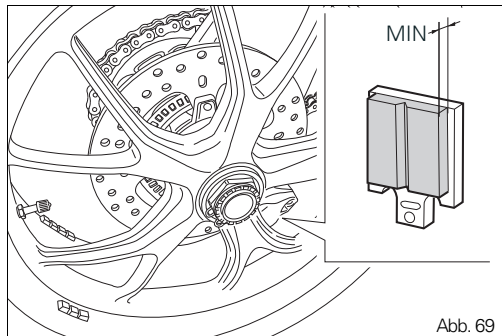


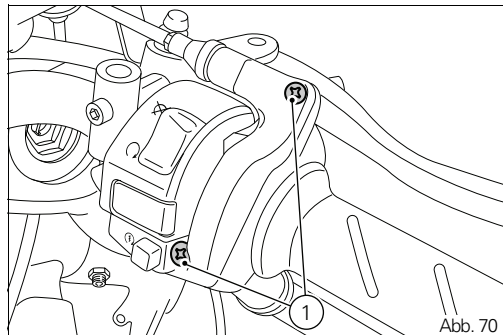
Abb. 69

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Abständen muss der Zustand der Außenhüllen der Bowdenzüge der Gas- und Startersteuerung überprüft werden. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des Innenzugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.

Um diesen Problemen vorzubeugen, sind die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 zu schmieren.

Beim Gaszug wird empfohlen, nach Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1) den Sitz zu öffnen und dann das Kabelende und die Zugrolle einzufetten.



Achtung

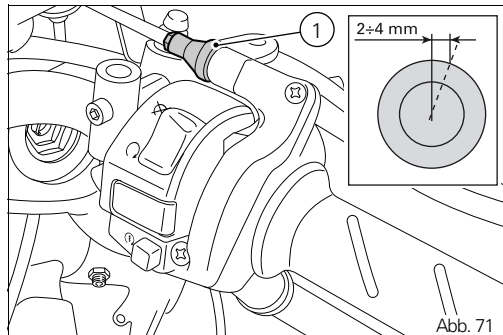
Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Regulierungen des Gaszugs (Abb. 71)

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffbands gemessen, in allen Lenkpositionen ein Leerspiel von $2 \div 4$ mm aufweisen. Dieses Spiel kann ggf. am entsprechenden Einstellelement (1) neben dem Gasgriff reguliert werden.



Laden und Wintererhaltung der Batterie

An den Steckverbinder Ihres Motorrads können Sie das bei unserem Vertriebsservice erhältliche Batterieladegerät anschließen.

Ausbau der Batterie



Wichtig

Zum Ausbau der Batterie wenden Sie sich **IMMER** an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt.

Die Sitzbank entfernen (Seite 68)

Die Befestigungsschrauben (1) und (2) des vorderen Tankdeckels (3) lösen, den Deckel aber nicht entfernen. Die Schrauben (4) und (5) lösen, hierbei die Nylon-U-Scheiben (7) aufnehmen.

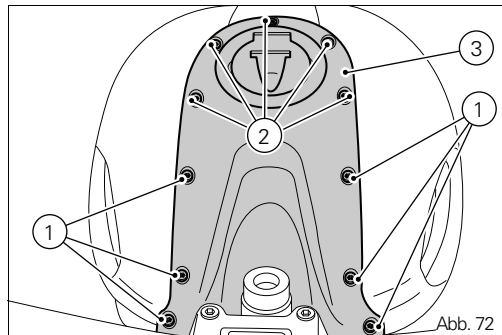


Abb. 72

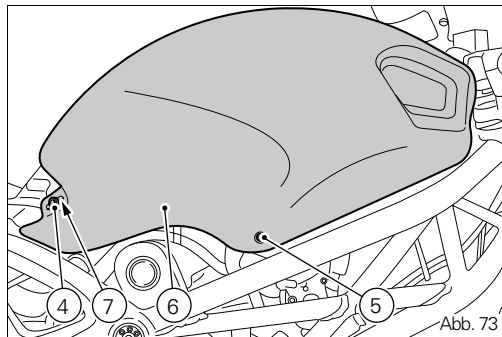
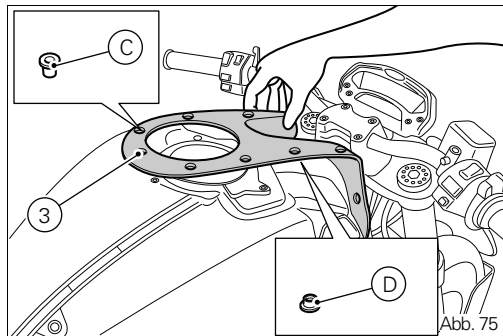
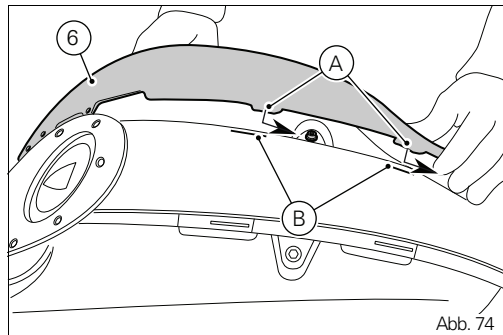


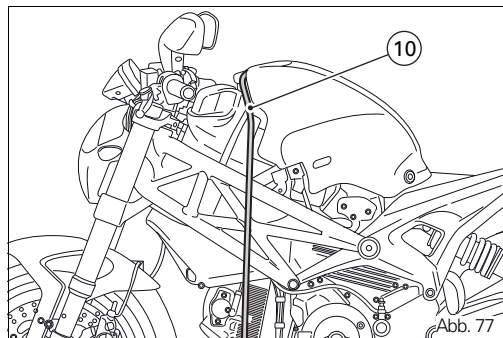
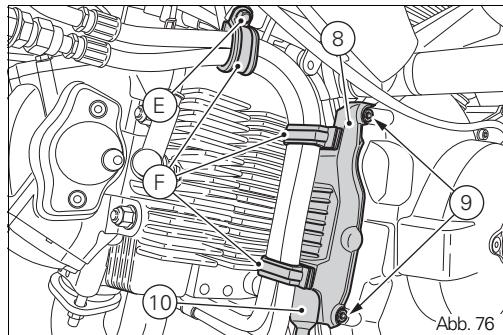
Abb. 73

Den rechten Tankdeckel (6) durch Ausrasten der Laschen (A) aus den am hinteren Deckel eingearbeiteten Schlitten (B). Die gleichen Arbeitsschritte zur Abnahme des linken Tankdeckels ausführen.

Den vorderen Tankdeckel (3) abnehmen und die Hülsen (C) und die Distanzstücke (D) aufbewahren.

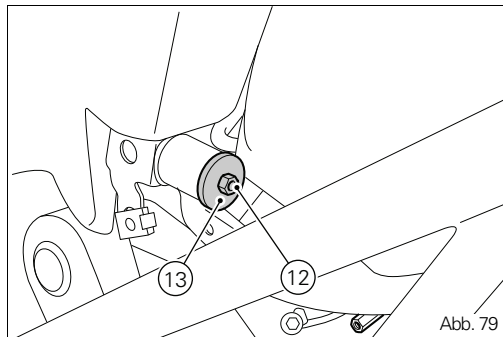
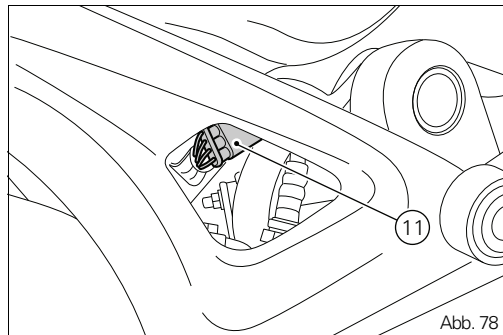


Die Befestigungsschraube (E) lösen.
 Die Ölleitungen aus den Kabelführungen (F) ziehen.
 Die zwei Befestigungsschrauben (9) lösen und den Deckel (8) abnehmen.
 Den Entlüftungsschlauch (10) vom Deckel (8) abziehen.
 Den Schlauch (10) hochziehen und dabei an den Anschlüssen von Entlüftungs- und Drainageschlauch des Tanks belassen.

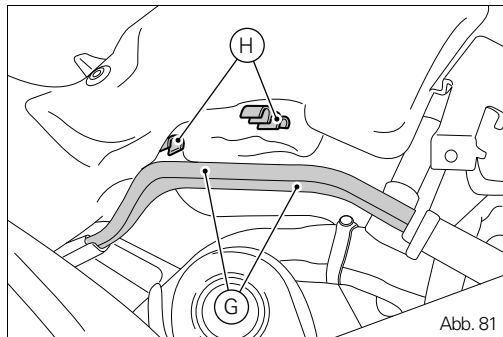
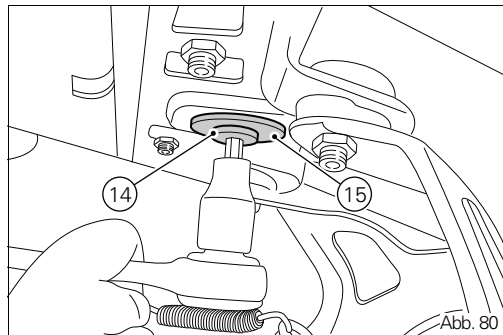


Von der rechten Motorradseite aus den Stecker (11) des Kraftstoffstandfühlers vom Hauptkabelbaum lösen, die seitliche Befestigungsschraube (12) des Tanks am Rahmen abdrehen und die U-Scheibe (13) aufnehmen.

D



Die Schraube (14) lösen und die U-Scheibe (15) aufnehmen.
Die Kraftstoffleitungen (G) von den Kabelführungen (H)
lösen.



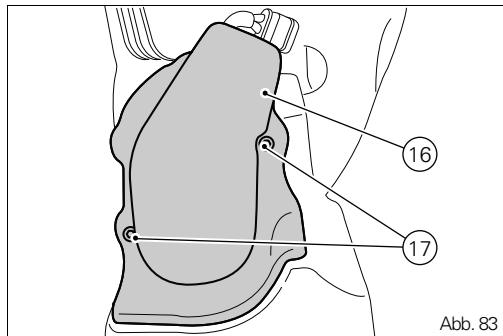
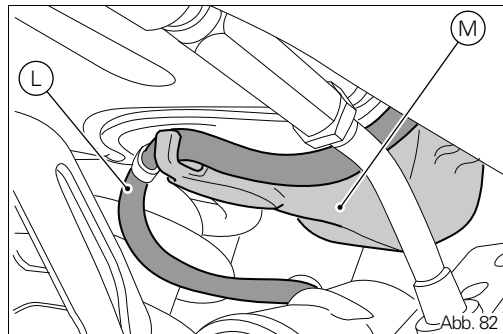
Den Kabel der Lambdasonde (L) aus der Lasche (M) der Abdeckung des Tankflanschs lösen.



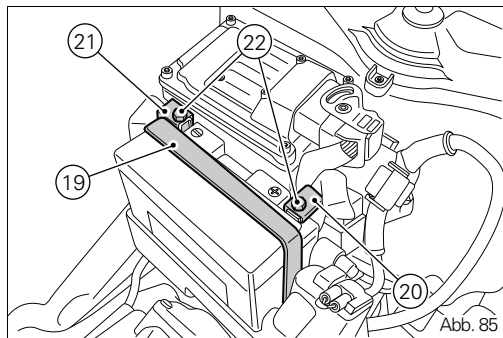
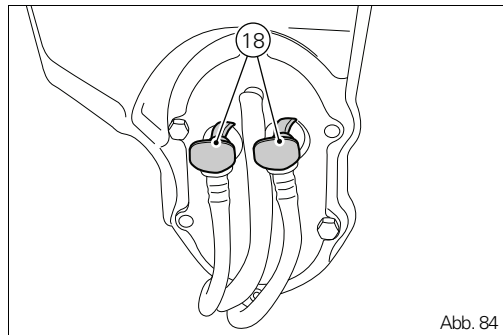
Achtung

Vor Ausbau des Flanschdeckels (16) den Tank entleeren und mit einem Lappen den ggf. austretenden Kraftstoff aufnehmen.

Den Flanschdeckel (16) durch Lösen der Muttern (17) bei angehobenem Kraftstofftank abnehmen.



Die Schnellanschlüsse (18) vom Flansch trennen.
Die Federklammer (19) abnehmen, die Schutzkappe von den Klemmen entfernen, die Schrauben (22) an den Klemmen (20) und (21) lösen, hierbei von der Minusklemme beginnen, dann die Batterie aus ihrer Aufnahme nehmen.



Einbau der Batterie



Wichtig

Zum Einbau der Batterie wenden Sie sich **IMMER** an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt.

Die Batterie in ihren Halter einsetzen und mit dem Gummi (19) festhaken.



Achtung

Das Pluskabel (20) an die positive Klemme und das Minuskabel (21) an die negative Klemme anschließen, siehe Abbildung.

Die Schrauben (22) an den Klemmen (20) und (21) ansetzen, dabei immer bei der Plusklemme (rotes Kabel) beginnen.

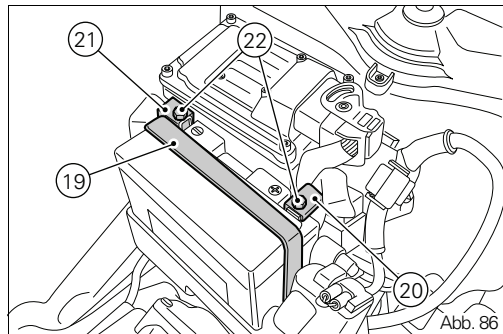


Achtung

Die Kabel (20) und (21) gemäß Abbildung ausrichten.

Die Schrauben (22) auf ein Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

Die Batterieklemmen zum Schutz vor Korrosion einfetten.





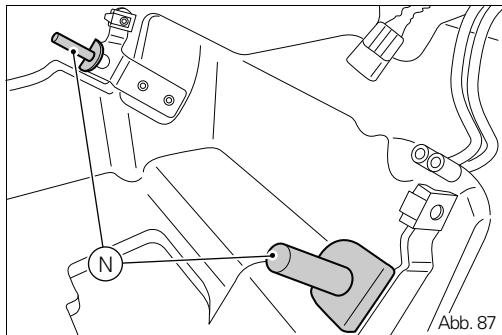
Achtung

Den ggf. abgenommenen Kraftstofftank einbauen, hierzu die vorderen Stifte (N) in die entsprechenden Sitze am Rahmen einführen.

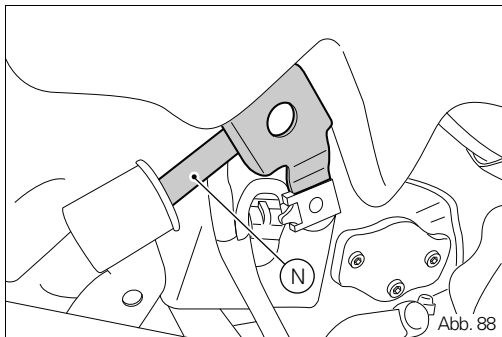


Wichtig

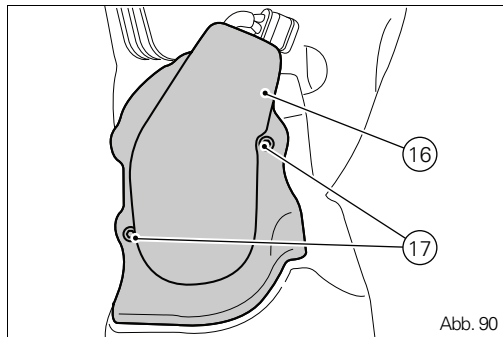
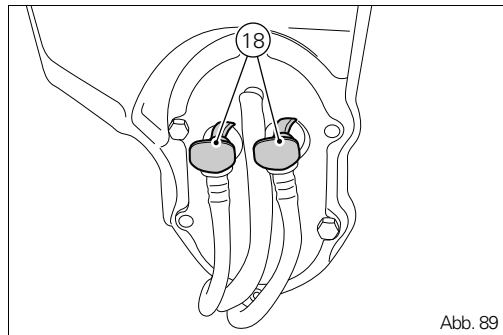
Zum Einbau des Tanks sich IMMER an einen Vertragshändler oder eine Ducati Vertragswerkstatt wenden.



D



Bei angehobenem Tank die Schnellanschlüsse (18) mit dem Flansch verbinden und den Flanschdeckel (16) durch Ansetzen und Festziehen der Muttern (17) mit $3\text{ Nm} \pm 0,3\%$ einbauen.



Den Kraftstofffühler (11) an den Hauptkabelbaum anschließen.

Den Kabel für die Lambdasonde (L) in die entsprechende Lasche (M) am Flanschdeckel des Kraftstofftanks einfügen und mit einer Schelle befestigen.



Wichtig

Bei abgesenktem Tank muss der Stecker des Kraftstofffühlers (11) auf dem senkrechten Kopf aufliegen, so wie auf der Abbildung dargestellt.

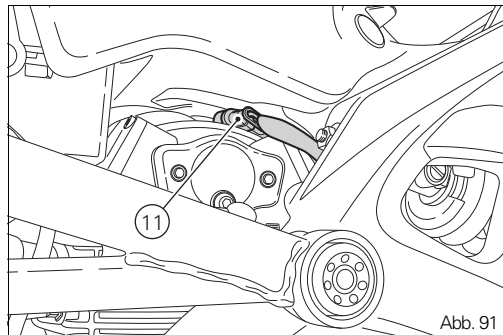


Abb. 91

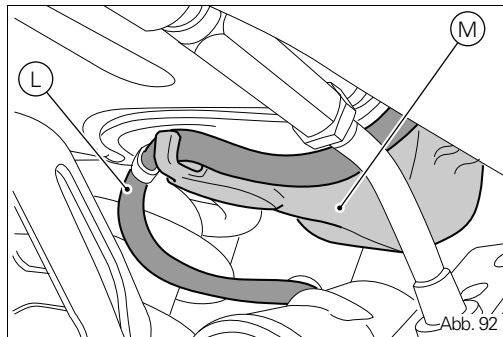


Abb. 92

Die Kraftstoffleitungen (G) an den Kabelführungen (H) befestigen.
 Den Tank mit Schraube (12) und U-Scheibe (13) am Rahmen befestigen.
 Die Schraube (12) mit einem Anzugsmoment von $10\text{ Nm} \pm 10\%$ festziehen.

D

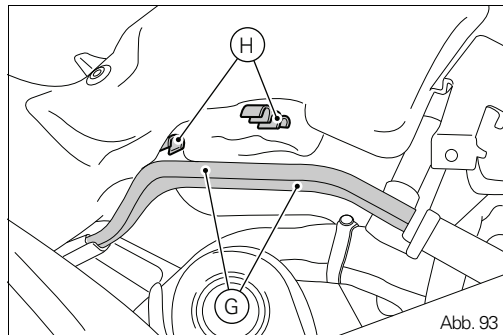


Abb. 93

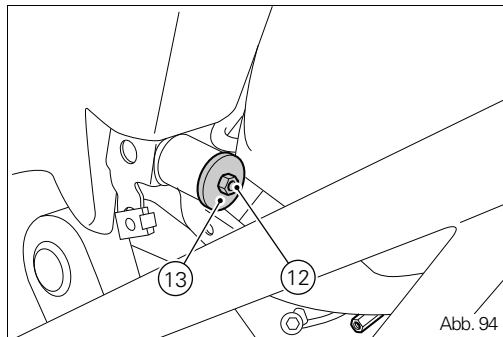


Abb. 94

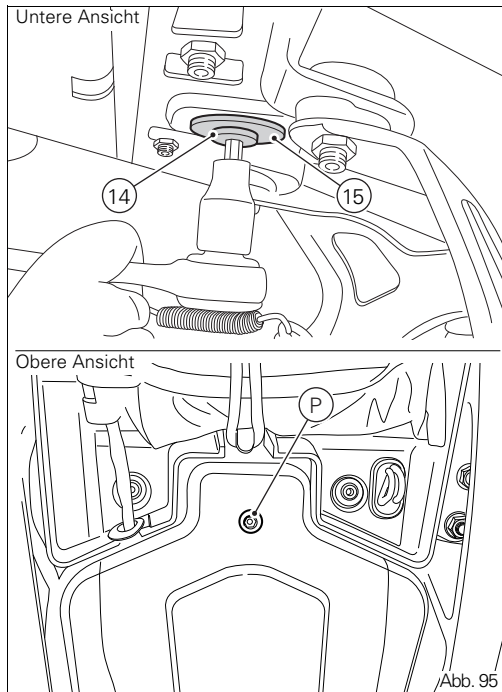
Den Tank mit der Schraube (14) und der Unterlegscheibe (15) am Rahmen befestigen.

Schraube (14) mit einem Drehmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10\%$ festziehen, wobei mit einem 5er Innensechskantschlüssel der Gewindeinsatz (P) auf der Unterseite des Kraftstofftanks gegengehalten wird.



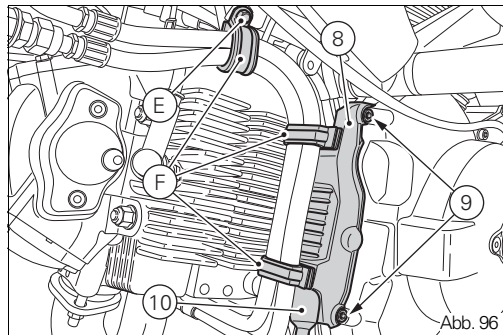
Wichtig

Den Gewindestift (P) ist bei der Version USA nicht vorhanden.

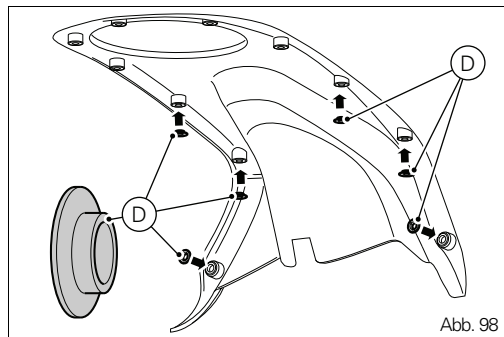
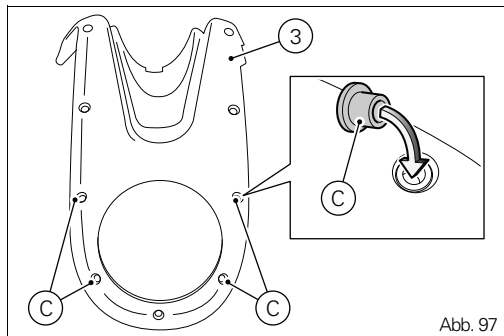


Den Entlüftungs-/Drainageschlauch (10) am Motorrad ausrichten und durch Einbau des Deckels (8) sichern. Die drei Schrauben (9) ansetzen und auf 10 Nm festziehen, hierbei die längere Schraube in die untere Bohrung einsetzen.

Ölleitungen mit den Kabelführungen (F) befestigen und die Schraube (E) mit einem Drehmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen.

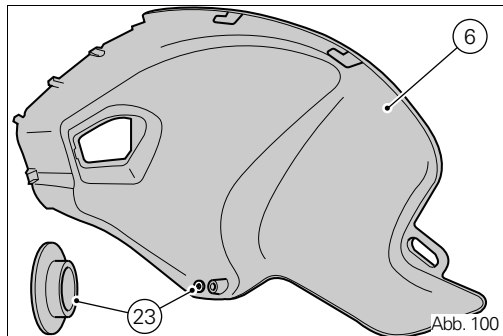
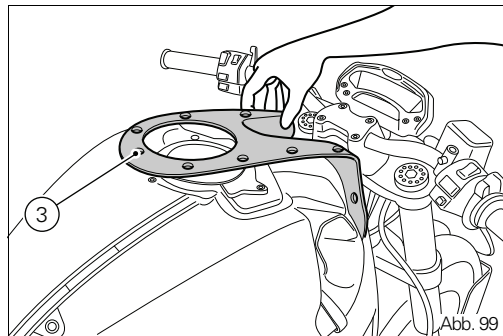


Am vorderen Tankdeckel (3) müssen die vier Hülzen (C) mit nach oben gerichteter größerer Durchmesserseite und die Abstandsstücke (D) eingesetzt sein.



Den vorderen Tankdeckel (3) am Kraftstofftank anbringen.
Das Abstandsstück (23) in die innen im rechten Tankdeckel
(6) befindlichen Löcher einsetzen.

D



Den rechten Tankdeckel (6) durch Einfügen der Laschen (A) in die entsprechenden Schlitzte (B) am hinteren Deckel einbauen.



Hinweis

Die Stege (O) unter den Deckel des vorderen Tankdeckels (3) einsetzen.

Die gleichen Arbeitsschritte zum Einbau des linken Tankdeckels ausführen.

Schrauben (1) und (2) auf dem vorderen Tankdeckel (3) einsetzen, indem man mit den vorderen (1) beginnt.

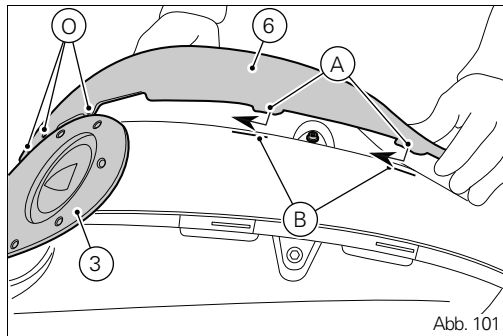


Abb. 101

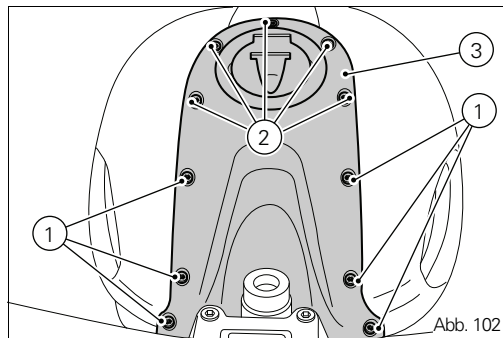
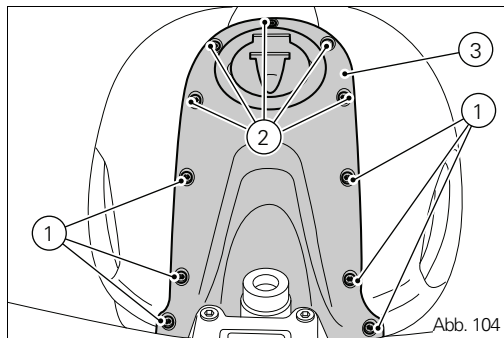
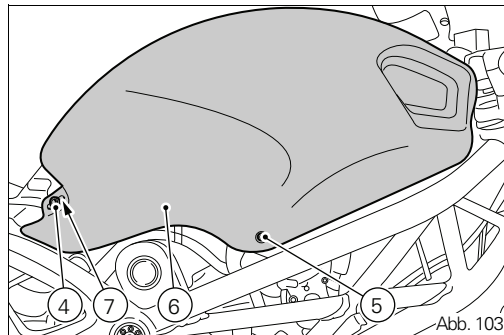


Abb. 102

Die Schrauben (4) mitsamt Nylonscheiben (7) und (5) zur Befestigung des rechten (6) und linken Tanks ansetzen. Die Schrauben (1) und (2) mit einem Drehmoment von $2 \text{ Nm} \pm 10\%$ festziehen, hierbei bei den Schrauben (2) am Tankverschluss beginnen. Die beiden Schrauben (4) und (5) mit einem Drehmoment von $2 \text{ Nm} \pm 10\%$ anziehen. Die Sitzbank erneut montieren (Seite 68).



Kontrolle der Antriebskettenspannung

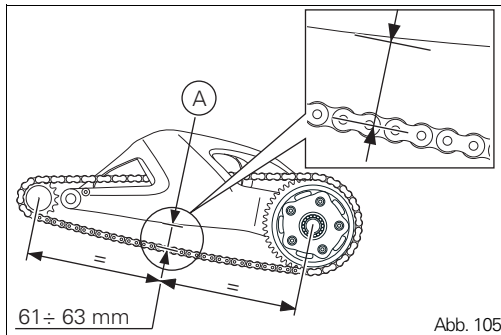
Wichtig

Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Das Hinterrad so lange drehen, bis der Punkt erreicht wurde, an dem die Kette am stärksten gespannt resultiert. Das Fahrzeug auf dem Seitenständer abstellen. Die Kette am Messpunkt mit einem Finger nach unten drücken, dann wieder loslassen.

Die Distanz (A) zwischen der Mitte der Kettenbolzen und dem Aluminiumteil der Hinterradschwinge messen.

Hier muss folgender Wert resultieren: $A = 61 \div 63 \text{ mm}$



Wichtig

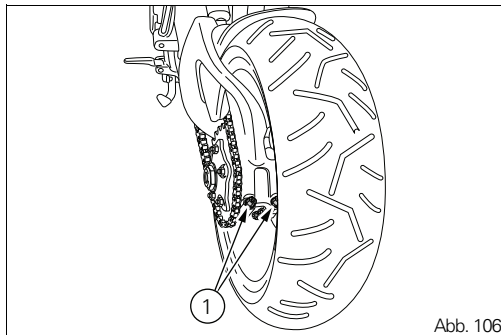
Resultiert die Antriebskette als zu stark gespannt oder als zu locker, muss sie so eingestellt werden, dass das Maß den angegebenen Werten entspricht.

Achtung

Der korrekte Anzug der Schrauben der Hinterradschwinge (1, Abb. 106) ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer außerordentlich wichtig.

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.



Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu heftige Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

D



Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Lampen

Beim Austauschen einer durchgebrannten Lampe darauf achten, dass die Ersatzlampe die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Abschnitt „Elektrische Anlage“ auf Seite 129 aufgeführt sind.



Wichtig

Wenden Sie sich zum Auswechseln der Lampen an einen Ducati Vertragshändler oder an eine Ducati Vertragswerkstatt.

Blinker (Abb. 107)

Die Schraube (1) lösen, dann das Glas (2) vom Blinkerhalter abnehmen.

Die Lampe hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Lampe eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.

Die Schraube (1) wieder festziehen.

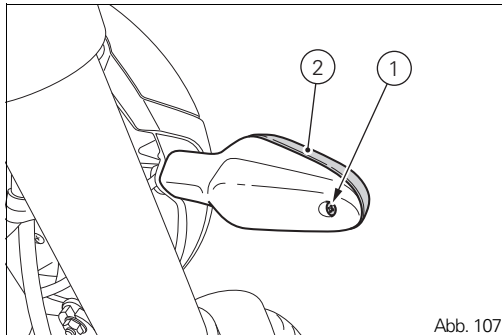


Abb. 107

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 108)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm genau senkrecht aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.

Das Abblendlicht einschalten:

die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über $\frac{9}{10}$ des Bodenabstands zur Scheinwerfermitte liegt.



Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht, hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels, der „Italienischen Straßenverkehrsordnung“. Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

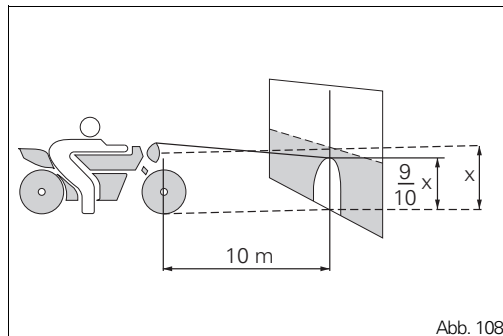


Abb. 108

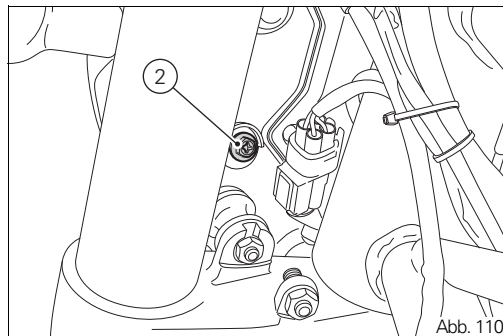
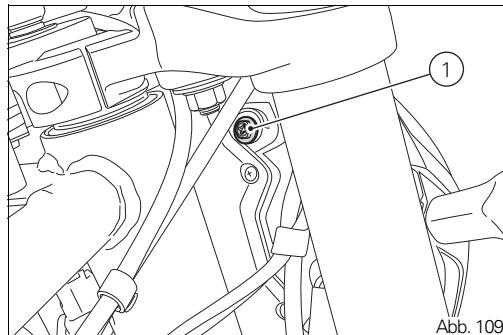
Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch das Betätigen der Schrauben (1), der waagrechten Ausrichtung durch das Betätigen der Schraube (2) möglich.



Achtung

Bei Einsatz des Motorrads im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen.

Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser beseitigt.



Reifen

Reifendruck vorne:

2,25 bar - 2,29 kg/cm²

Reifendruck hinten:

2,50 bar - 2,55 kg/cm²

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.



Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand“ messen und anpassen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Reifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austauschen der Reifen

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.



Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.



Wichtig

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.



Hinweis

Für einen Reifenwechsel wenden Sie sich bitte an einen Ducati Vertragshändler oder an eine Ducati Vertragswerkstatt, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.

An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS-Systems (Sensoren, Impulsringe) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

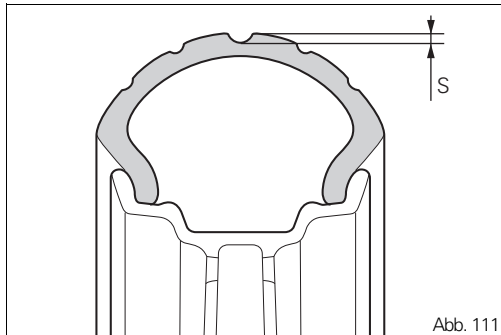
Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle der Reifenlauffläche messen. die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.



Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.



Kontrolle des Motorölstands

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf dem Kupplungsdeckel überprüft werden.

Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren.

Der Füllstand muss innerhalb der Kerben liegen, die am Schauglas angebracht wurden. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.

Den Öleinfüllverschluss (2) abdrehen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

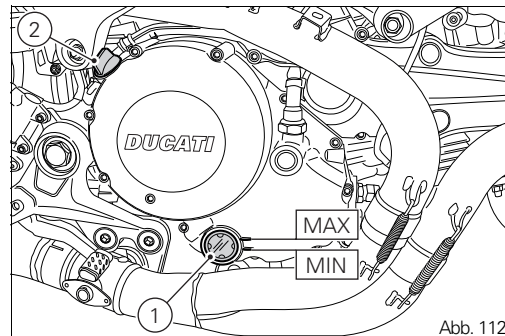


Abb. 112

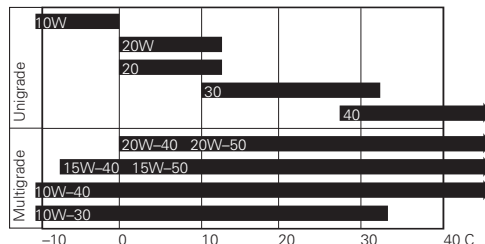
Wichtig

Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten wenden Sie sich bitte an einen Ducati Vertragshändler oder an eine Ducati Vertragswerkstatt.

Viskosität

SAE 15W-50

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittlichen Temperaturen am Einsatzort des Motorrads in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegen.



Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.

Dieser Arbeitsschritt ist relativ einfach und ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.

Die Zündkerzenstecker mit dem mitgelieferten Schlüssel vom Zylinderkopf abziehen.

Die Farbe der keramischen Isolierung an der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren.

Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden.

Den Elektrodenabstand kontrollieren, er muss folgenden Wert aufweisen:

0,7÷0,8 mm.

Wichtig

Nach einer etwaigen Einstellung die seitliche Elektrode umbiegen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einer Metallbürste säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf gründlich reinigen und darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Brennkammer gelangen.

Die Zündkerze wieder in den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm festziehen.

Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar sein sollte, nach dem Anschrauben von Hand die Zündkerze um eine weitere 1/2 Drehung mit dem mitgelieferten Schlüssel einschrauben.

Wichtig

Keine Zündkerzen mit ungeeignetem Wärmegrad oder anderer Gewindelänge verwenden.

Die Zündkerze muss wieder vorschriftsmäßig angezogen werden.

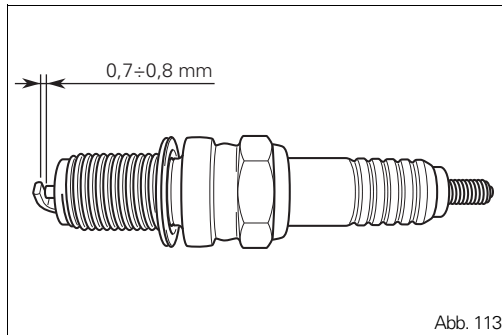


Abb. 113

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Zur Reinigung des Plexiglasses und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.



Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seiner Benutzung waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.

Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen.

Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Vorderradgabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlasskanälen sowie Schalldämpfern und damit zum Verlust der Sicherheitsmerkmale des Motorrads führen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für ihre Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.

Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.



Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.



Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen. Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Die Hallgeber des ABS-Bremssystems sorgfältig reinigen so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Hallgebern und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

Motorrad reinigen;

Kraftstofftank durch Abdrehen des Ablassverschlusses mit Dichtung leeren;

über die Zündkerzenschächte etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand weiterdrehen, damit sich das Öl auf den Innenflächen verteilen kann;

Das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben.

die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.

Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.

Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten. Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Instandhaltung

D

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Motorölwechsel		•	•	•	•	•	•
Austausch des Motorölfilters		•	•	•	•	•	•
Reinigung des Motorölansaugfilters					•		
Kontrolle des Motoröldrucks				•		•	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (1)			•	•	•	•	•
Spannungskontrolle der Zahnriemen (1)			•		•		•
Austausch der Zahnriemen				•		•	
Kontrolle und Reinigung der Zündkerzen. Sie ggf. austauschen				•		•	
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (1)			•		•		•

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Austausch des Luftfilters				•		•	
Kontrolle Synchronisierung und Standgas am Drosselklappenkörper (1)			•	•	•	•	•
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		•	•	•	•	•	•
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit					•		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen			•	•	•	•	•
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung			•	•	•	•	•
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		•	•	•	•	•	•
Kontrolle der Bremsbeläge. Sie ggf. austauschen		•	•	•	•	•	•
Kontrolle der Lenkkopflager				•		•	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung		•	•	•	•	•	•
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (1)			•	•	•	•	•
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung				•		•	
Kontrolle der Radnabenlager				•		•	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen			•	•	•	•	•
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen			•	•	•	•	•
Kontrolle des Seitenständers			•	•	•	•	•
Anzugskontrolle der Vorderradmutter			•	•	•	•	•
Anzugskontrolle der Hinterradmutter			•	•	•	•	•
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen			•	•	•	•	•

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Wechsel des Vorderradgabelöls					●		
Dichtheitskontrolle Ölfüllung von Vorderradgabel und Federbein			●	●	●	●	●
Kontrolle der Ritzelbefestigung			●	●	●	●	●
Allgemeines Schmieren und Einfetten			●	●	●	●	●
Kontrolle und Aufladen der Batterie			●	●	●	●	●
Testfahrt des Motorrads		●	●	●	●	●	●
Allgemeine Reinigung			●	●	●	●	●

* Instandhaltungseingriff beim Erreichen des ersten der beiden angegebenen Intervalle durchführen (km bzw. Monate).

(1) Arbeitseingriff, der nur bei Erreichen des entsprechenden Kilometerstands durchgeführt werden muss.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi x1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		•
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		•
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		•
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		•
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		•

* Instandhaltungseingriff beim Erreichen des ersten der beiden angegebenen Intervalle durchführen (km bzw. Monate).

Technische Daten

Maße (mm)

Gewichte

Trockengewicht in fahrbereiten Zustand ohne Flüssigkeiten
und Batterie:
169 kg.

Trockengewicht in fahrbereitem Zustand ohne Kraftstoff
179 kg.

Voll beladen: 390 kg



Achtung

Eine Überladung kann Handling und Leistung des
Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der
Motorradkontrolle führen.

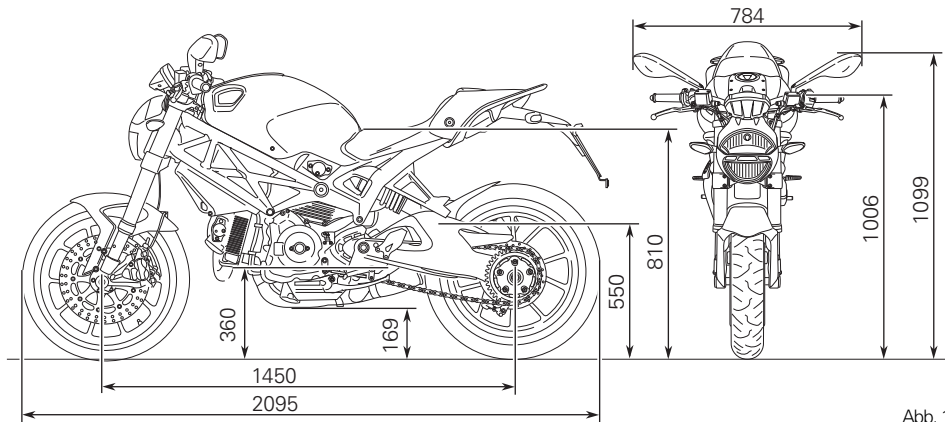


Abb. 114

BETRIEBSSTOFFE	TYP	DM ³ (LITER)
Kraftstofftank, einschließlich 3,5 dm ³ (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	13,5
Ölwanne und Filter	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	445 cm ³ , pro Holm



Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.

Bohrung mm:

98

Hub mm:

71,5

Gesamthubraum cm³:

1079

Verdichtungsverhältnis:

11,3±0,5:1

Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):

73,5 kW - 100 PS bei 7.500 U/min

Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):

103 Nm - 10,5 kgm bei 6.000 U/min.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine oben liegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 115)

- 1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
- 2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
- 3) Halbringe;
- 4) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 5) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
- 6) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 7) Nockenwelle;
- 8) Ventil.

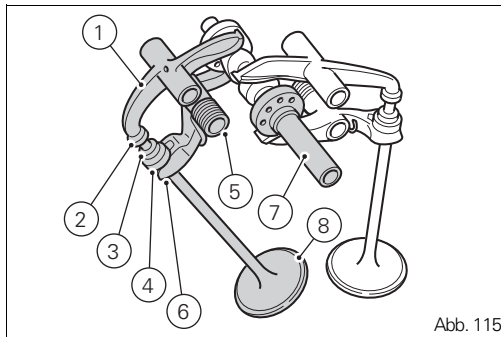


Abb. 115

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.



Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
DCPR8E.

Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische SIEMENS Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
45 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1
Löcher pro Einspritzdüsen: 8
Kraftstoffversorgung: 95-98 RON.

Bremsen

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Wirkung, von an beiden Rädern vorgesehenen Hall-Sensoren mit Abtastung von Hallgebern gesteuert. Ausschaltmöglichkeit des ABS.

Vorderrad

Typ:
mit Lochscheibe aus Stahl.
2 Scheiben.
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremsattel mit differenzierten Kolben.
Fabrikat und Typ:
BREMBO P4.32 K 4 Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PR 18/19.
Ø Bremszylinder: 18 mm.

Hinterrad

Typ:
mit fester Stahl-Lochscheibe.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.

Bremssattel:
Ø Zylinder 34 mm.
Fabrikat und Typ:
P 34 C
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11.
Ø Bremszylinder: 11 mm.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb

Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an linker Lenkerhälfte.

Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung. Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:

33/61

Getriebe:

6 Gänge

mit ständig ineinander greifenden Zahnradern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:

15/39

Gesamtübersetzung:

1. 15/37

2. 17/30

3. 20/27

4. 22/24

5. 24/23

6. 28/24

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:

Fabrikat:

REGINA

Typ:

525 ZRPK

Maße:

5/8" x 1/4"

Anzahl Glieder:

104



Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungen zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.



Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils kann Ihre Sicherheit akut gefährden und permanente Schäden am Motorrad verursachen.

D

Rahmen

Rahmen aus Stahlrohr in Molybdänchrom, Heckrahmen aus Aluminiumfusion.

Lenkwinkel (pro Seite):

32°

Lenkkopfneigung:

24°

Nachlauf mm:

87

Räder

Leichtmetallfelgen mit 10 Y-Speichen.

Vorderrad

Fabrikat:

BREMBO

Maße:

MT3.50x17".

Hinterrad

Fabrikat:

BREMBO

Maße:

MT5.50x17".

Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad

Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).

Maße:

120/70-ZR17

128

Hinterrad

Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).

Maße:

180/55-ZR17

Aufhängungen

Vorderrad

Öldynamische Marzocchi Upside-Down-Gabel, vollständig einstellbar:

Standrohrdurchmesser (Holme) 43 mm.

Hub auf Holmachse: 130 mm.

Hinterrad

Progressiv betätigtes Sachs Federbein, in Zugstufe und Federvorspannung einstellbar.

Federweg des Federbeins:

59,5 mm.

Federweg Hinterrad: 148 mm.



Hinweis

Keine Eingriffe am Motorrad vornehmen, die zur Änderung der für die Zulassung ausschlaggebenden technischen Daten führen können.

Auspuff

Gemäß den Umweltschutznormen Euro 3 mit Katalysator ausgestattet.

US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben

1100 EVO ABS

Rot „Anniversary“ Ducati, Art.-Nr. 473.1010 (PPG), mit weißem Streifen;

Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG);

Roter Rahmen und schwarze Felgen.

Diamond Black, Art.-Nr. 57E22714 (AKZO), mit Streifen in Racing Grey;

Lack Art.-Nr. 54M22705 (AKZO);

Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG);

Rahmen in Racing Grey und schwarze Felgen.

Elektrische Anlage

Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:

SCHEINWERFER:

Abblendlicht: H7 (12 V-55 W).

Fernlicht: H1 (12 V-55 W)

Standlicht: LED 13,5V 3,2W/0,1W.

Schalter an den Lenkerstummeln:

Blinker:

Lampentyp: 12V-10 W

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Lichtmaschine 12 V-360 W.

ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER, geschützt durch 30 A Sicherung, die neben dem Steuergerät (10, Abb. 117) angeordnet ist.

Anlassermotor, 12 V-0,7 kW.

Rück- und Bremslicht:

mit Led.

Kennzeichenlicht:

Lampentyp: C5W (12 V-5 W).



Hinweis

Zum Austauschen der Lampen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Lampen“ auf Seite 109.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten dienen 8 Sicherungen in entsprechenden Sicherungskästen. 6 Sicherungen sind an die Anlage angeschlossen, 2 Sicherungen sind als Reserve vorgesehen. Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

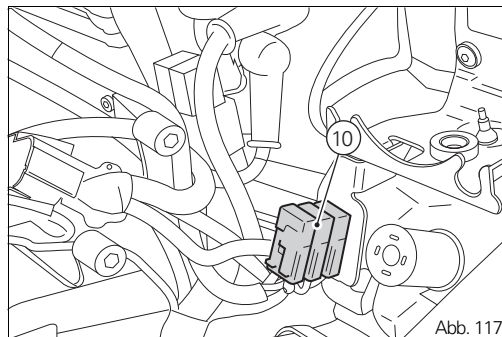
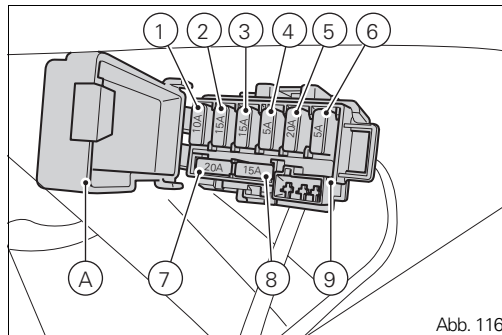
ERLAUTERUNG DER SICHERUNGSKASTEN

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key ON	10 A
2	Standlicht, Fern-/Abblendlicht	15 A
3	Verbraucher	15 A
4	Cockpit	5 A
5	Einspritzung	20 A
6	ECU	5 A
7	Reserve	20 A
8	Reserve	15 A

Der Hauptsicherungskasten (9) befindet sich auf der rechten Seite.

Die verwendeten Sicherungen sind nach Abnehmen der Schutzkappe (A) zugänglich.

Außer dem Sicherungskasten befinden sich in der Nähe der Reglersicherung auch die ABS-Sicherungen (10).



Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man an der Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (11, Abb. 118).



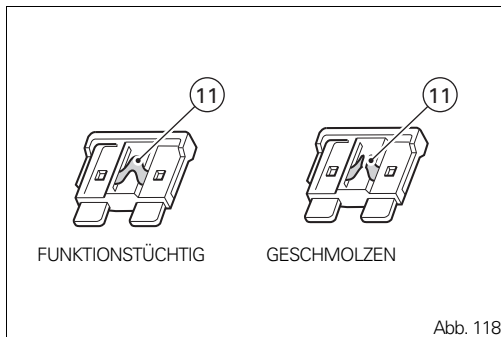
Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.



Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.



Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/Zündsystem

- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1) Rechter Umschalter | 31) Leerlaufkontrollschalter |
| 2) Zündschlüsselschalter | 32) Öldruckschalter |
| 3) Zündkerze - waagrecht Zylinder | 33) Hinterer Bremslichtschalter |
| 4) Zündkerze - senkrecht Zylinder | 34) ECU |
| 5) Anlassmotor | 35) Sicherungen |
| 6) Fernanlassschalter | 36) Kupplungsschalter |
| 7) Batterie | 37) Vorderer Bremslichtschalter |
| 8) Hauptsicherung | 38) Linker Umschalter |
| 9) Regler | 39) Transponder-Antenne |
| 10) Lichtmaschine | 40) Lufttemperatursensor |
| 11) Hinterer Blinker, rechts | 41) Lambdasonde senkrechter Auspuff |
| 12) Rücklicht | 42) Cockpit |
| 13) Kennzeichenbeleuchtung | 43) Lichtrelais |
| 14) Hinterer Blinker, links | 44) Vorderer Blinker, links |
| 15) Tank | 45) Vorderer Blinker, rechts |
| 16) Lambdasonde waagrecht Auspuff | 46) Ventilantrieb |
| 17) Einspritzrelais | 47) Steppermotor |
| 18) Eigendiagnose/DDA | 48) Sicherungen ABS |
| 19) Spule - waagrecht Zylinder | 49) Ecu ABS |
| 20) Spule - senkrecht Zylinder | 50) Vorderer Radsensor |
| 21) Scheinwerfer | 51) DTC |
| 22) MAP Sensor | |
| 23) Einspritzdüse - waagrecht Zylinder | |
| 24) Einspritzdüse - senkrecht Zylinder | |
| 25) Drosselklappenpotentiometer | |
| 26) Drehzahl-/Steuerzeitsensor | |
| 27) Zylindertemperatursensor | |
| 28) Hinterer Radsensor | |
| 29) Seitenstände | |
| 30) Hupe | |

Kabelfarben

B Blau
W Weiß
V Violett
Bk Schwarz
Y Gelb
R Rot
Lb Hellblau
Gr Grau
G Grün
Bn Braun
O Orange
P Rosa



Hinweis

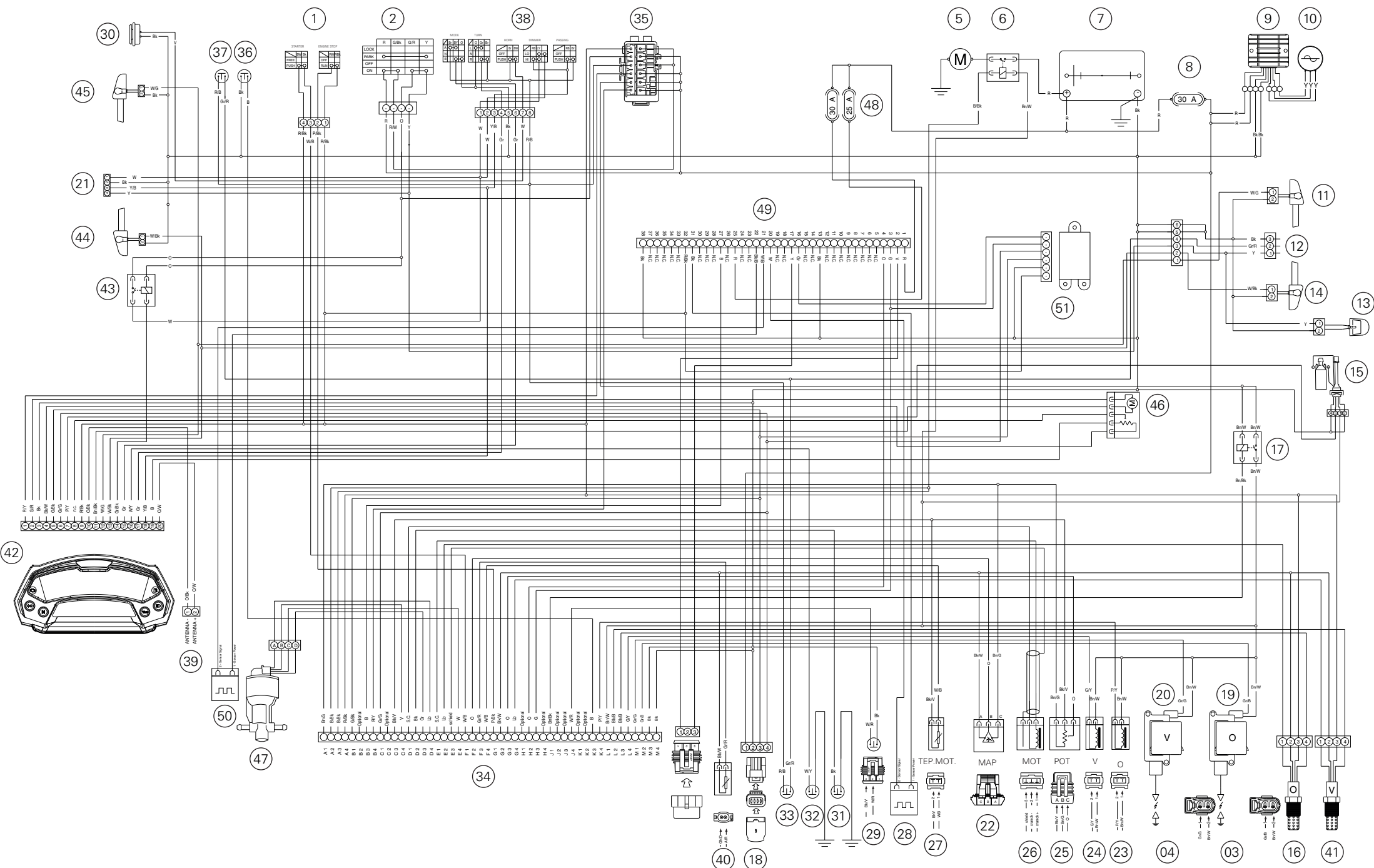
Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

KM	NAME DES DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

Stampato 03/2011

Cod. 913.7.167.1E



MONSTER 1100 EVO ABS

Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.167.1E